2/90

trans press

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

China baut Dampflokomotiven



Das Ende erlebt

Will man die Geschichte der Dampflokomotiven dokumentieren, gehören wohl auch Fotos von deren Ausmusterung und Verschrottung dazu. Bilden sie doch den für Eisenbahnfreunde traurigen Abschluß einer oft wechselvollen und interessanten Geschichte der Maschinen. Meist aber entziehen sich diese Arbeiten, innerhalb der Reichsbahnausbesserungswerke oder Stahlwerke ausgeführt, unseren Blicken.

Vor knapp zwei Jahren, im März und April 1988, konnte verfolgt werden, wie die Provisorische mobile Heizanlage 13 (PmH-13), ex 44 1235, des Bw Berlin-Pankow im Bw Wustermark verschrottet wurde.

1 Im Februar 1988 wurde die PmH-13 in das Bw Wustermark überführt. Hier entstand diese Aufnahme am 5. März 1988.

2 und 3 Am 5. März 1988 begannen die Wustermarker Eisenbahner damit, den Tender der ehemaligen 44 1235 zu verschrotten.

4 Knapp einen Monat später, am 2. April 1988, waren die Zerlegearbeiten schon weit vorangeschritten. Tender, Führerstand und der größte Teil des Kessels existierten zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr. Ein offenes Geheimnis: Großes Interesse für die Kesselrohre zeigten mehrere Gartenbesitzer aus der Umgebung.

5 Am 3. April 1988 war der ehemalige 44er fast völlig verschwunden. Die Schweißerbrigade hatte nach über einem Monat harten Ringens ihr Ziel fast erreicht. Sechs Tage später wurden die letzten Reste der 44 1235 verladen und in ein Stahlwerk gebracht (wo u. a. wiederum Bleche für künftige 243er entstehen).

Text und Fotos: Ch. Dreher, Kleinmachnow

1



2

3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

2/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Es ist nun schon zu einer Tradition geworden, auf der Titelseite der Februar-Ausgabe ein Modellbahn-Winterfoto zu veröffentlichen. Dieses Motiv von der Heimanlage unseres Lesers Hans-Joachim Bänsch aus Cottbus vermittelt winterliche Windbergbahn-Atmosphäre, über deren Zustandekommen „me" im Heft 12/86 ausführlich berichtete.
Foto: Fotoatelier Goethe, Cottbus

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Wien.



Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 3. 1. 1990

Geplante Auslieferung: 5. 2. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes 3/90: 5. 3. 1990

Bezugsmöglichkeiten
DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt der Verlag an.

Leser schreiben …

100 Jahre Hauptbahnhof Halle (Saale)
Das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs in seiner jetzigen Form wurde am 8. Oktober 1890 in Betrieb genommen. Anläßlich des 100jährigen Bestehens wird am 6. und 7. Oktober 1990 eine Festveranstaltung stattfinden.
In diesem Zusammenhang werden auch Fahrten mit einem Traditionszug durchgeführt. Zur Vorbereitung des Jubiläums wurde auf unserer Dienststelle eine Vorbereitungsgruppe „100 Jahre Hauptbahnhof Halle (S.)" gebildet. Die Vorbereitungsgruppe steht unter der Leitung des Rb.-Rats Walter.
Der Leiter der Gruppe ist unter der Rufnummer Basa 3501 bzw. 841/3501 zu erreichen. Er ist im Hauptbahnhof, Zimmer 100 (Ausgang Ernst-Kamieth-Straße), untergebracht.
Dipl.-Ing. oec. Klinger
Rb.-Hauptrat
Leiter des Bahnhofs

105 Jahre Mülsengrundbahn
Am 6. Mai 1990 wird wieder eine Exkursion „Auf den Spuren der Mülsengrundbahn" organisiert. Geplant sind 15 km Wanderung, Mittagstisch, Dia-Vortrag und anderes mehr. Veranstalter ist der Kulturbund der DDR Zwikkau-Land, Ortsgruppe Mülsengrund.
Voranmeldungen und Anfragen sind mit Freiumschlag oder Antwortpostkarte an den Leiter der Arbeitsgruppe Mülsengrundbahn, Stefan Rasch, Dresdner Straße 25, Mülsen St. Jacob, 9516, zu richten.
St. Rasch, Mülsen St. Jacob

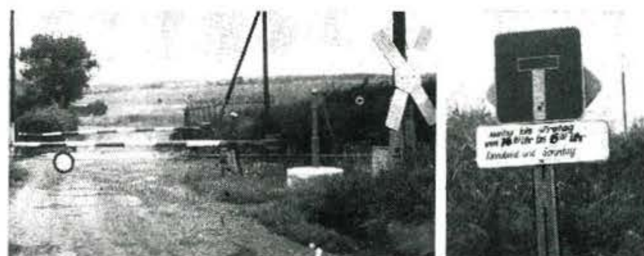
Wagenkasten als Denkmal – „me" 8/89, S. 14 bis 17 –
In dem Beitrag „Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen" wird über einen gut erhaltenen Wagenkasten eines ehemaligen Postwagens der sächsischen Gattung II^{b} berichtet. Es handelt sich hierbei um den ehemaligen Wagen 2679, der 1908 gebaut wurde. Der zweite vorhandene Wagenkasten wird in Wilsdruff als Denkmal hergerichtet. Dazu wurde der ehemalige Oschatzer GGw 97-13-54 im Oktober 1988 in der WAS Freital-Potschappel zerlegt. Die Drehgestelle kommen dann zum Wilsdruffer Bahnpostwagen. In Freital-Hainsberg ist im Mai 1989 außerdem der Bahnhofswagen 16 (ex KD 974-383, ex Freital-Potschappel) zerlegt worden.
S. Hoyer, Dresden

Leser schreiben und fragen …

Dickes Fragezeichen zum Gepäckwagen – „me" 8/89, S. 3 –
Auf dem Foto vom Gepäckwagen der Arbeitsgemeinschaft 6/53 des DMV ist nur schwer zu erkennen, ob auf der anderen Seite auch ein zurückgezogener Eingang vorhanden ist. Wenn ja, könnte es sich um einen Wagen aus einem Baulos für die Eisenbahnverwaltung im damaligen Litauen oder Lettland handeln. Ich habe einen ähnlichen Wagen schon einmal auf einem Foto gesehen, die Ähnlichkeit ist frappierend. Es könnte vorstellbar sein, daß diese Wagen durch die Kriegsereignisse nicht mehr ausgeliefert werden konnten und so durch die Nazi-Wehrmacht beschlagnahmt wurden.
Das älteste Triebfahrzeug der DB – Seite 8 „Abschied" – ist keineswegs eine Kleinlok der Leistungsgruppe II, vielmehr ist dies der VT 699 001 der meterspurigen Inselbahn Wangerooge. Der VT wurde im Jahre 1933 unter der Fabriknummer 20220 bei der Waggonfabrik Wismar gebaut, er wäre also somit auch älter als alle E 94 und Köf II der DB.
B. Jülich, Bonn-Bad Godesberg

Leser meinen …

Nummernschilder-Attrappen machen's auch
Wohl bei keiner Überführungsfahrt von historischen Triebfahrzeugen fehlen Eisenbahnfreunde mit Foto- oder Filmausrüstung, um die Museumsfahrzeuge unterwegs vor die Linse zu bekommen. Leider setzen einige Bahnbetriebswerke diese Triebfahrzeuge ohne angeschraubte (teilweise nur mit Schablonenzahlen unschön aufgemalte Ziffern) Nummernschilder ein, um sie vor Diebstählen zu schützen. Einige Bw haben aber bereits neue Lösungen gefunden. Der Trick besteht darin, auf glatte Bleche in Nummernschildgröße statt der Metallziffern solche aus Pappe in entsprechender Größe und Stärke zu befestigen. Diese Attrappen sind aus noch geringer Entfernung kaum als solche zu erkennen. Sollten den Saalfelder und Staßfurter Eisenbahnern nicht auch andere Dienststellen nacheifern? So könnten manche Lokomotiven auch EDV-Schilder bei den Überführungen tragen, die sonst nur mit alten Schildern gezeigt werden.
M. Imm, Gräfenhainichen



Damit der Halt nicht langweilig wird
Fotografiert zwischen Wetzdorf und Mittelpöllnitz auf der Strecke Gera–Saalfeld von Walfried Schubert, Weida

– aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte –

Liebe Freunde der großen und kleinen Eisenbahn!

In den letzten Wochen und Tagen äußerten Sie viele Gedanken, unterbreiteten Vorschläge und schütteten Ihr Herz über jene Probleme aus, mit denen Sie sich in Sachen Hobby beschäftigen. Wir möchten uns zunächst für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Zeugt es doch davon, daß Sie die Arbeit der Redaktion „modelleisenbahner" ebenso schätzen wie die intensiven Bemühungen des DMV, unser Hobby unter den neuen gesellschaftlichen Bedingungen noch interessanter und vielfältiger zu gestalten. Einen besonders breiten Raum haben bisher die Diskussionen um die Perspektive der N-Produktion eingenommen. Eindeutig ist der Wunsch unzähliger N-Freunde: Die Nenngröße N wird in der DDR benötigt; sie ist notwendig, und das Symbol **„N"** steht – wie ein Leser kürzlich treffend formulierte – für „**N**eubauwohnung". Inzwischen erhielten die Redaktion als auch das Generalsekretariat des DMV zahlreiche Zuschriften und Anrufe speziell zu den Veröffentlichungen im Heft 1. Einige Leser bieten an, die Restproduktion als Gewerbetreibende zu übernehmen und auszubauen. Alle Angebote reichen wir in den nächsten Tagen an den Generaldirektor des Kombinates Spielwaren weiter. Gestatten Sie aber in diesem Zusammenhang noch eine Bemerkung: Vielfach vertreten N-Freunde die Auffassung, der DMV habe die Einstellung der N-Produktion so ohne weiteres befürwortet. Das ist nicht richtig! Im Gegenteil, die Kombinatsleitung hatte dem DMV am 30. März 1989 zugesichert, daß vor einer Produktionseinstellung eine der folgenden Alternativlösungen abgesichert wird:
1. zu versuchen, die gesamte N-Produktion nach Ungarn zu verlagern,
2. vorhandene und aufzuarbeitende Werkzeuge an eine interessierte PGH oder einen Privatbetrieb abzugeben bzw.
3. kleinere Posten an N-Material aus dem NSW zu importieren.
Leider hat sich die Industrie an keine dieser Festlegungen gehalten. Daher auch der im Heft 1/90 veröffentlichte Aufruf, auf den es nun positive Reaktionen gibt. Kürzlich wandte sich der Präsident des DMV an den Ministerpräsidenten der DDR, Hans Modrow, und erläuterte ausführlich die Bedeutung der Modelleisenbahn für eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung in unserem Land. Ohne wenn und aber wurde die Situation der Modellbahnindustrie im Spiegel einer starren Planwirtschaft dargestellt und Lösungswege in unser aller Interesse aufgezeigt. Eine Antwort steht noch aus.
Viel Aufmerksamkeit schenken wir in diesem Sinne auch der Traditionspflege und der künftigen Dampflokunterhaltung für die Regel- und Schmalspur. Wir werden gegen engstirniges und halbherziges Handeln der zuständigen Stellen mit unseren Mitteln kämpfen!
Wir werden Sie, liebe Leser, an dieser Stelle über das alles auf dem Laufenden halten. Jedoch bitten wir Sie zugleich um Verständnis dafür, daß wir auf alle dazu erhaltenen Leserzuschriften nicht eingehen können. Dazu fehlt uns einfach die Zeit. Aber jeder Gedanke wird, und dessen können Sie gewiß sein, sorgfältig ausgewertet.
In diesem Zusammenhang sind uns Ihre Meinungsäußerungen stets sehr wertvoll.

Wolf-Dietger Machel

Dipl.-Ing. oec. Frank Ebert, Berlin

Zur Kennzeichnung von Reisezugwagen der DR

Im Heft 10/86 veröffentlichte „me" den 5. Teil der Beitragsfolge „Anschriften an Reisezugwagen". Betriebliche Erfordernisse, internationale Vorschriften und Wiederholungen führten in der letzten Zeit dazu, einige Kennzeichen zu verändern.

Entfall von Kennbuchstaben

e Da das Vorhandensein einer elektrischen Heizung bereits aus der 12stelligen Wagennummer (8. Stelle) und aus dem Heizungsraster (RIC, Blatt 3d) ersichtlich ist, wird auf diesen Kennbuchstaben im Gattungszeichen verzichtet. Aus dem Gattungszeichen ist nun nicht mehr erkennbar, ob der Reisezugwagen über eine E-Heizung verfügt oder nicht. Da z. Z. nur noch einige Doppelstockeinheiten und zwei- bzw. dreiachsige Reko-Sitzwagen ausschließlich über eine Dampfheizung verfügen, kann diese Einschränkung akzeptiert werden (Abb. 1).

Veränderungen in der Bedeutung von Kennbuchstaben

m Laut UIC-Beschluß werden nunmehr Reisezugwagen mit einer Länge > 24,5 m im Gattungszeichen mit einem m gekennzeichnet.
Damit tragen die Reisezugwagen der Typen B/Y und Standard nur noch die Gattungsbezeichnung A, AB, B, BD, bzw. Bc und die Reisezugwagen der Typen X bzw. Z die Gattungsbezeichnung Am, ABm, Bm, BDmsb (Abb. 2 und 3).

z Die bisherige Bedeutung dieses Kennbuchstabens „zweiteilig" in Verbindung mit Doppelstockeinheiten wurde aufgehoben und durch die neue Bedeutung „Wagen ist mit Einrichtungen der elektrischen Energieversorgung (ZEV) aller Verbraucher aus der Zugsammelschiene (ZS) ausgerüstet" ersetzt, z. B. DBmuz, Bmz.
Dieser Kennbuchstabe wird mit gleicher Bedeutung auch bei anderen europäischen Bahnen angewandt.

Neu eingeführte Kennbuchstaben

b Reisezugwagen mit Spezialeinrichtungen zur Beförderung von Reisenden in Rollstühlen mit entsprechend ausgerüsteten Abteilen und Sanitärräumen, z. B. BDwsb und BDmsb.

p und **y** Reisezugwagen mit Großraumabteilen und Mittelgang (gleiche Bedeutung haben auch die Kennbuchstaben h und t, z. B. Bmh. Das t wird bei der DR nicht angewendet.), z. B. Bmp – neues Fahrzeug mit 86 Plätzen für den Binnenfernverkehr, das ab 1991 zum Einsatz gelangen wird.

Amy
Bmy } Komfortreisezugwagen

Die Bedeutung dieser Kennbuchstaben entspricht einer internationalen Festlegung (RIC).

x Kennbuchstabe für zweiteilige Doppelstockeinheiten, DBx.

k Reisezugwagen mit Wirtschaftseinrichtungen für die MITROPA zur Versorgung der Reisenden in Selbstbedienung, z. B. Bmk.

Entfall von Anschriften

Da Reisezugwagen, die das RIC-Zeichen tragen (Austauschkode „51" und „61"), über die Hauptluftbehälterleitung und die 13polige UIC-Leitung verfügen müssen, entfällt an diesen Wagen das Zeichen ① (RIC Blatt 3f, Bild 6) am Langträger.
Wagen, die mit einer Türschließeinrichtung ausgerüstet sind, sind weiterhim am Zeichen [2] (RIC Blatt 3f, Bild 7) am Langträger erkennbar und setzen die Ausrüstung mit Hauptluftbehälterleitung sowie 13poliger UIC-Leitung voraus.

1



2



3



4



5



6



1 Auch die sogenannten vierachsigen Rekowagen der Gattung Bghw trugen vielfach noch den zusätzlichen Buchstaben e, also Bghwe. Inzwischen sind alle Fahrzeuge dieser Gattung mit elektrischer und teilweise gleichzeitig mit Dampfheizung ausgerüstet. Der Zusatzbuchstabe e entfiel.

2 und 3 Alle Reisezugwagen mit einer Länge ab 24,5 m erhalten seit einiger Zeit den Kennbuchstaben m. Auf Abb. 2 ein 2.-Klasse-Neubauwagen aus Halberstadt und auf Bild 3 ein vom Waggonbau Bautzen hergestellter Y-Wagen für die ČSD.

4 Wagen-Nummer und Gattungszeichen eines Doppelstockeinzelwagens, der vor knapp vier Jahren für die DR gebaut wurde.

5 Wagen-Nummer und Gattungszeichen eines zu einem Doppelstockgliederzug gehörenden Wagens

6 Ein „echter" MITROPA-Wagen, der den Kennbuchstaben k nicht zu tragen braucht.

Fotos: B. Sprang, Berlin

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

Auf den Schienenwegen Afrikas

Zur Geschichte der Ugandabahn

3. Teil und Schluß

Größte meterspurige Garrattlokomotiven der Welt

Inzwischen war die Strecke Mombasa–Nairobi an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Untersuchungen über den zweigleisigen Ausbau oder eine Elektrifizierung ergaben, daß solche Vorhaben technisch durchführbar sind. Sie scheiterten aber an der zu langen Bauzeit und den hohen Kosten. Deshalb beschaffte man Lokomotiven der Klasse 59. Sie haben einen Kessel von 2 286 mm Durchmesser. Die Länge über Kupplung beträgt 31 737 mm, der Treibraddurchmesser 1 371 mm, die Höchstgeschwindigkeit 70 km/h und die Gesamtmasse beträgt 252 t. Die geplante Zugmasse von 1 220 t bei 1:66 (15 %-Steigung) stellte zugleich die Höchstgrenze dar; bei Testfahrten riß der Zughaken gleich mehrfach aus der Verankerung.

Die Klasse 59 war die letzte für die EAR gebaute Garrattlokomotiv-Bauart. Sie ist zugleich die leistungsstärkste und größte Dampflokomotive, die jemals auf der Welt für die Meterspur gebaut wurde. Von den ursprünglich geplanten fünf Lokomotiven beschaffte man insgesamt 34 Exemplare. Bis auf zwei Maschinen hatten alle anderen Giesl-Ejektoren erhalten. Die Betriebsnummer 5918 (Hersteller BP, Fabrik-Nr. 7649) wird der Nachwelt erhalten. Die eingebaute Ölfeuerung konnte bei Bedarf auf Kohlefeuerung umgerüstet werden. Außerdem war ein Umspuren auf Kapspur möglich. 1980/81 wurden alle Lokomotiven der Klasse 59 ausgemustert. Insgesamt gab es bei der EAR 154 Beyer-Garrattlokomotiven. Diese enormen Leistungen veranlaßten die Eisenbahnverwaltungen, über eine noch stärkere Garrattlokomotive nachzudenken. Sie war als 2'D'-2'D2' mit 26,4 t Achsfahrmasse, 1 448 mm Treibraddurchmesser und 38,2 kN Anfahrzugkraft als Klasse 61 geplant, wurde aber nicht mehr gebaut, da inzwischen auch die EAR Diesellokomotiven erhält. Die vorhandenen Dampflokomotiven bekamen insgesamt 109 Giesl-Ejektoren, wodurch sich bei allen Klassen höhere Leistungen ergaben.

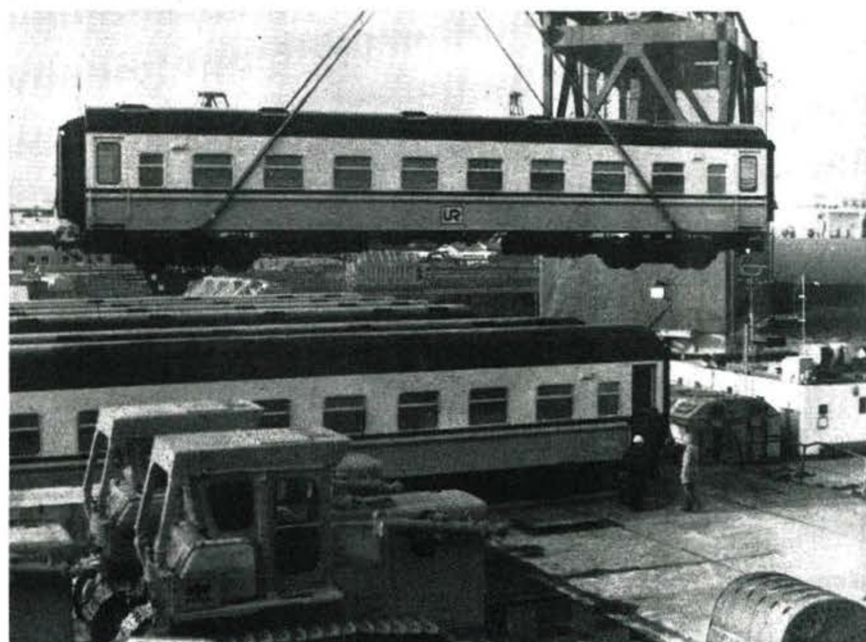
Unabhängig von diesen Hochleistungslokomotiven baute NBL 1951/52 nochmals 20 1'D1'-Lokomotiven der Klase 29, denen 1955 weitere zehn 1'D1'-Maschinen als Klasse 30 folgten. Vulkan lieferte im gleichen Jahr nochmals 46 Lokomotiven der gleichen Achsfolge, die als Klasse 31 in das Nummernschema der EAR aufgenommen wurden.

Traktionswandel unumgänglich

Der Dieseltraktion waren bei der Ugandabahn erst einmal kleine Leistungsbereiche vorbehalten. 14 Diesellokomotiven von NBL (Klasse 83) und D-gekuppelte Rangierlokomotiven für 500 PS (Klasse 84) mit Außenrahmen und Gegengewicht für den Hafenbetrieb in Mombasa und Dar es Salaam leiteten 1955/56 den Traktionswandel ein. Eine fast gleiche Bauart, ebenfalls bei NBL gebaut und als Klasse 84 bezeichnet, beschaffte die EAR 1959. Bei English Elektric wurden zehn 1'Co'-Co'1' dieselelektrische Lokomotiven mit je 1 840 PS (Klasse 90) für den Streckendienst bestellt, denen 1964 weitere folgten. Sie konnten die Garrattlokomotiven auf der Hauptstrecke Mombasa–Nairobi allerdings noch nicht verdrängen und kamen zuerst auf der Magadilinie zum Einsatz. 15 Diesellokomotiven der Klasse 92 wurden 1970 aus Kanada gekauft, desgleichen 1978 26 dieselelektrische Lokomotiven der Klasse 93, Achsfolge Co'Co' mit 2 600 PS. Weitere 18 Maschinen dieser Baureihe wurden nach Erprobung auf der Strecke Mombasa–Nairobi 1979 bei der General Electric (USA) bestellt. Diese Lokomotiven brachen in die Domäne der Garrats der Klasse 59 ein und erzwangen deren Ausmusterung.

Für verschiedene Aufgaben bestellte man darüber hinaus zehn dieselhydraulische Streckenlokomotiven bei Thyssen Henschel (Fabrik-Nr. 31651–31660) mit 1 100 PS, die 1971/72 ausgeliefert werden konnten. Eine Anschlußlieferung von 56 Maschinen dieser Klasse 62 kam erst zustande, als die EAR aufgelöst war und die drei Staatsbahnen existierten. So kann man diese Lokomotiven in hellblau bei der UR, in rot-elfenbein bei der KR und grün-elfenbein bei der TR sehen. Die UR bestellte dann bei Thyssen Henschel eine Lokomotive in stärkerer Ausführung und bezeichnete

1



1 Verladung von Reisezugsitzwagen für die UR im Rostocker Hafen

2 Dieselhydraulische Lokomotive, Klasse 36, gebaut von Thyssen Henschel

Tabelle Lokomotiven der Ugandabahn

EAR-Nr.	KUR-Klasse	Achsfolge
1001–1008	EE	1'C 2't
1101–1104	ST	1'C 2't
1105–1131	ED 1	1'C 2't
1201–1202	SS	1'C 2't
1301–1318	–	2'D 1't/2'D 2't
2218–2223	EB 1	2'D
2401–2462	EB 3	2'D
2607–2612	–	1'D 1'
2709–2717	–	1'D 1'
2801–2806	EA	1'D 1'
2901–2931	–	1'D 1'
3001–3026	–	1'D 2'
3101–3146	–	1'D 2'
5001–5018	EC 1	2'D 1'+1'D 2'
5101–5102	EC 1	2'D 1'+1'D 2'
5201–5210	EC 2	2'D 1'+1'D 2'
5401–5407	EC 4	2'D 1'+1'D 2'
5501–5502	EC 5	2'D 1'+1'D 2'
5507–5511	–	2'D 1'+1'D 2'
5601–5602	EC 6	2'D 1'+1'D 2'
5701–5712	EC 3	2'D 2'+2'D 2'
5801–5807	EC 3	2'D 2'+2'D 2'
5901–5934	–	2'D 1'+1'D 2'
6001–6029	–	2'D 1'+1'D 2'

sie als Klasse 73. Sie wurde Anfang der 80er Jahre ausgeliefert. 1988 sind nochmals 13 dieselhydraulische Lokomotiven der Klasse 73 (Typ DHG 1200 B'B') bei Thyssen Henschel in Auftrag gegeben worden, wobei eine Nachlieferung nicht ausgeschlossen ist. Offensichtlich haben die zwischenzeitlich von Alsthom gelieferten dieselelektrischen Lokomotiven der Achsfolge Co'Co' nicht voll den Anforderungen entsprochen.
Für Rangierzwecke bestellten die beiden Staatsbahnen verschiedenartige Lokomotiven, so die UR bei Thyssen Henschel dreiachsige dieselhydraulische Lokomotiven mit Gelenkwellenantrieb,

2



DHG Klasse 36 mit 242 kW (330 PS), und die KR bei Bre Metro Worldwide dieselhydraulische D-gekuppelte Lokomotiven mit Stangenübertragung. 1979/80 entstanden bei Hunslet Leeds (Großbritannien) 35 dieselhydraulische B-B-Lokomotiven (Klasse 47). Sie rangieren in Mombasa, Nairobi und Nakuru.

Der Wagenpark

Die ersten Wagen waren, wie könnte es anders sein, O-Wagen für den Baubetrieb. Gedeckte Güterwagen und Personenwagen folgten aus Indien. Letztere hatten anfangs aufgrund des tropischen Klimas u. a. einfache Rohrgeflechtsitze erhalten. Am Doppeldach waren Holzladen befestigt, die seitlich bis in die Hälfte vor den Fenstern als Sonnenschutz hingen. Dach und Laden konstruierte man so, daß durch den Fahrtwind Kühlung eintrat. Nach dem ersten Weltkrieg kamen nach und nach 143 vierachsige Reisezugwagen zum Einsatz. Die Fahrzeuge entstanden nach englisch-indischen Vorbildern und stammten fast ausschließlich aus englischen Waggonbaubetrieben. Neben Ganzstahlwagen gab es auch welche aus Aluminium. Die Reisezugwagen erster, zweiter und dritter Klasse wurden schon bald durch Speise- und Schlafwagen ergänzt. Der Streckenausbau ermöglichte durchgehende Zugverbindungen von Mombasa nach Kampala; der Uganda Mail – ein Expreßzug – kam hinzu.
Die Inneneinrichtung der bis in die 80er Jahre in Betrieb gewesenen Speisewagen war im viktorianischen Stil gehalten. Der Uganda Mail bestand in der Regel aus
einer Garrattlokomotive der Klasse 60 (später Diesellok),
einem Dienstwagen mit Schlafabteil für das Personal,
drei Schlafwagen (Vierbettabteil) Baujahr 1952,
drei Alu-Schlafwagen 1. Klasse (Zweibettabteil), Baujahr 1954,
zwei Speisewagen, Baujahr 1928,
drei Alu-Schlafwagen 1. Klasse,
zwei Wagen 2. Klasse, Baujahr 1952,
fünf Wagen 3. Klasse,
einem Inspektionswagen und
zwei Dienstwagen.
Die 22 vierachsigen Reisezugwagen wiesen verschiedene Bauarten auf, die interessante Rückschlüsse auf deren Entwicklung zuläßt.
In ähnlicher Weise veränderte sich auch der Güterzugwagenpark. Nach und nach lösten Ganzstahlwagen vierachsiger Bauart die alten Zweiachser ab. So bestellte die KR 1977 1 200 vierachsige Güterwagen in Großbritannien. 1982 wurden erstmalig 124 Reisezugwagen bei einer schwedischen Firma in Auftrag gegeben.

Reisezugwagen Görlitz und Bautzen

Aufgrund der Zerwürfnisse der drei Staaten und dem Sitz der Hauptverwaltung der EAR in Nairobi (Kenia) war der größte Teil der Reiszugwagen nach dort abgezogen worden. Die neugebildete UR mußte deshalb baldmöglichst neue Reisezugwagen aller Art, die den veränderten Verhältnissen Rechnung trugen, von der einschlägigen Industrie auf dem Weltmarkt beschaffen. Anläßlich einer internationalen Ausschreibung konnte der Schienenfahrzeug Export Import VE Außenhandelsbetrieb der DDR einen solchen Auftrag erhalten. Der VEB Waggonbau Görlitz produzierte 1981 40 Reisezugwagen 3. Klasse und zehn Schlafwagen. 1982 lieferte der VEB Waggonbau Bautzen vier Speisewagen und 1984 wiederum der Waggonbau Görlitz zehn kombinierte Post-, Gepäck- und Bremswagen, zwei Inspektionswagen Senior, zehn Inspektionswagen Junior und acht Personalwagen. Die Fahrzeuge waren nach dem Pflichtenheft der UR zu konstruieren, was unter anderem die Einhaltung des Umgrenzungsprofils der EAR vorschrieb. Die für 80 km/h ausgelegten Waggons erhielten Drehgestelle. Sie erlauben ein Umpressen der Radsätze von 1 000 mm auf 1 067 mm. Außerdem kann die Mittelpufferkupplung vom Typ MCA/DA (Hakenkupplung) durch eine Klauenkupplung ohne große Umbauarbeiten ausgetauscht werden. Daraus wird ersichtlich, daß die seit 1927 diskutierte Umspurung immer noch aktuell ist. Wahrscheinlich hat sie durch den Bahnbau der Tazara nach Dar es Salaam (Tanzania) in Kapspur (1 067 mm) wieder neuen Auftrieb erhalten.
Die klimatischen Verhältnisse bedingen, daß alle Waggons besonders sorgfältig gegen Sonnenstrahlen isoliert sind, da der Einbau von Klimaanlagen aufgrund der schwierigen Unterhaltung im Einsatzland bisher nicht vorgesehen war. Die Fahrgasträume sind großräumig, wartungsarm und pflegeleicht gestaltet. Die Toiletten waren in der 3. Klasse nur orientalisch, in den Inspektionswagen für Seniorpersonal europäisch und orientalisch und in den Inspektionswagen für das Juniorpersonal nur europäisch. Die kombinierten Personal- und Gepäckwagen verfügen nur über orientalische Toiletten.
In den Speisewagen befinden sich die Küchen in der Mitte.
Die Fahrzeuge weisen unterschiedliche Längen auf. Sämtliche Reisezugwagen sowie die Schlaf- und Speisewagen sind 20 150 mm und alle Arten von Dienstwagen nur 14 650 mm über die Kupplung lang. Die UR beschaffte 1980 aus Indien 20 Reisezugwagen, welche sich stark an die dort üblichen Fahrzeuge anlehnen. Alle Reisezugwagen haben unterhalb des Fensterbereichs einen hellblauen und oberhalb einen elfenbeinfarbenen Anstrich. In Indien bestellte man 350 Güterwagen. Anfang 1980 rollten 270 vierachsige Güterwagen, bei ihrer Überführungsfahrt bereits mit Importgütern beladen, von Mombasa in Richtung Uganda.

3



3 Eisenbahnfähre KAAWA der UR

Fotos: Sammlung Verfasser (1 und 3); Werkfoto Thyssen Henschel (2)

Die Schiffahrt auf dem Victoriasee

Als die Ugandabahn bei Kisumu den Victoriasee erreichte, lag schon der erste Dampfer bereit, um die Verbindung nach Uganda herzustellen. Der Victoriasee bildet keinen Endpunkt, sondern eine Verkehrsfläche von 68 800 km². Als 1928 Mwanza mit der Eisenbahn von Tabora (Tanganjika) erreicht war, bot sich ein Eisenbahnfährbetrieb an. Politische Differenzen zwischen dem Mandatsgebiet Tanganjika, der Kolonie Kenia und dem Protektorat Uganda verhinderten ihn zunächst.

Erst nach dem Ausbau der entsprechenden Fähranlagen in Kisumu, Mwanza und Jinja kam es 1966/67 unter Regie der EAR&H zum Einsatz von den beiden Eisenbahnfährschiffen UHURU (Freiheit) und UMOJA (Einigkeit), die je 22 Drehgestellgüterwagen aufnehmen können. Am 1. Juni 1969 wurde mit den veränderten Statuten der Gesellschaft EAR&H der Fährbetrieb vom Eisenbahnbetrieb abgetrennt. Nach dem Zerwürfnis der drei Staaten rosteten die Fährschiffe im Hafen von Kisumu dahin. Uganda war nun ohne eine sichere Eisenbahnverbindung. Der KR bereitete der Transitverkehr auf der Schiene nach Uganda immer wieder Schwierigkeiten. Das veranlaßte die UR, drei Fährschiffe bei Belgian Shipbuilders Coporation zu bestellen. Die in drei belgischen Werften gebauten Fährschiffe mußten in 1 000 Einzelteilen demontiert nach Ostafrika verschifft, weiter mit der Eisenbahn von Dar es Salaam nach Mwanza und von dort mit dem Schiff nach Port Bell gebracht werden. Am 15. Dezember 1979 begann auf den fertiggestellten Docks die Montage des ersten Fährschiffs. Im September 1983 unternahm die KAAWA ihre erste Probefahrt. Das inzwischen eingespielte Team ermöglichte, daß die KABALEGA am 29. Januar 1985 den Dienst aufnahm. Das dritte Fährschiff war schließlich am 7. Oktober 1985 fertiggestellt worden und wurde am 30. April 1986 mit dem Namen PAMBA in Betrieb genommen.

Der planmäßige Fährbetrieb Jinja–Mwanza brachte Uganda aus der Verkehrsisolierung und die KR zur Vernunft. Nachdem man sich über die Vermögensteilung einig war, wurde der Schiffs- und Eisenbahnverkehr zwischen den drei Staaten am 16. Februar 1985 wieder aufgenommen. Jetzt bedienen fünf Eisenbahnfährschiffe auf dem Victoriasee die jeweiligen Fährhäfen der Staatsbahnen.

Quellenangaben

(1) –: The Uganda Railway, British East Africa and the Great Lake Waterlow & Sons Ltd. London 1902
(2) Talbot, E.: Steam from Kenya to the Cape B. H. Blackwell (Printing) Ltd, City of Oxford 1975
(3) Ramaer, R.: Steam Locomotives of the East Afrika Railways, David & Charles Lokomotive Studies, David & Charles Newton Abbot London, North Pomfret (VT), Vancouver 1974
(4) Durrant, A. E.: The Garratt Lokomotives, David & Charles Lokomotive Studies, David & Charles, Newton Abbot, London 1969
(5) Hill, M. F.: Permanent Way: The Story of the Kenya and Uganda Railway, Hazell Watson and Viney Ltd. Aylesbury and London 1949
(6) Small, C. S.: Far Wheels: A Railroad Safari, Cleaver-Hume Press Ltd London, Simmons Boardman Publishing, Corporation New York 1959
(7) –: East African Locomotives, E. A. R & H Nairobi 1956
(8) Hardy, R.: Die eiserne Schlange, Orell Füssli Verlag, Zürich 1966
(9) Baltzer, F.: Die Kolonialbahnen, Göschen'sche Verlagsbuchhandlung G. m. b. H., Berlin und Leipzig 1916
(10) Westcott-Jones, K.: Große Eisenbahnfahrten in fünf Kontinenten, Orell Füssli Verlag, Zürich 1965
(11) Durrant, A. E.: Garratt Lokomotiven der Welt, Birkhäuser Verlag, Basel–Boston – Stuttgart 1984
(12) Durrant, A. E., Lewis, C. Pl, Jorgensen, A. A.: Dampf in Afrika, Orell Füssli Verlag, Zürich 1981
(13) Amin, M., Willetts, D., Matheson, A.: Die Uganda Bahn, Orell Füssli Verlag Zürich u. Wiesbaden 1987
(14) Sölch, W.: Kap – Kairo, alba Publikation ALF, Teloeken GMBH + Co KG, Düsseldorf 1985
(15) –:Die Eisenbahnen Afrikas, Denkschrift 1907
(16) Rehbein, E.: Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten, Edition Leipzig 1988
(17) La vie du rail, Paris (versch. Jahrg.)
(18) Continental-Railway-Journal (versch. Jahrg.)

Eisenbahnplakate in Großbritannien

Unlängst zeigte Großbritanniens „National Railway Museum" in York in einer Sonderausstellung Eisenbahn-Poster aus verschiedenen Perioden. Die bunten und teilweise 80 Jahre alten Werbeplakate spiegeln auf ihre ganz spezielle Weise die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs wider.

1923 kam es zur Vereinigung von zahlreichen kleinen privaten Bahngesellschaften zu vier großen Unternehmen: der Great Western Railway, der London Midland & Scottish Railway, der London & North Eastern Railway sowie der Southern Railway.

Diese vier „Großen" betrieben jeweils die Strecken in bestimmten Regionen. Es gab aber auch zahlreiche „Überlappungen" im Linien-Netz. Das veranlaßte jede Gesellschaft, vor allem mit Hilfe von Plakaten ihre Identität zu unterstreichen. Jedes Unternehmen ließ ganz charakteristische Poster anfertigen, die auf die besonderen Vorzüge des jeweiligen Bahnsystems hinwiesen. Es waren nach Auffassung britischer Eisenbahn-Historiker die „goldenen Jahre" für die Kunst der Eisenbahn-Poster. Typisch für die Darstellungen ist die Zeichnung einer Dampflokomotive mit der Zeile „Speed to the West" aus dem Jahre 1938 (siehe Abb.).



In den letzten Jahren gab es bei der staatlichen British Rail nur selten zugkräftige Poster.

Mrd., Foto: National Railway Museum, York

Künftig auf den Brocken

Sperrgebiete an der Grenze zwischen beiden deutschen Staaten gehören der Vergangenheit an. Inzwischen gibt es bereits Vorstellungen, den Reiseverkehr auf der Strecke Schierke–Brocken wieder aufzunehmen. Dafür ist dieser Streckenabschnitt vollständig instand zu setzen. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 1990 beginnen. Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand könnte die Brokkenbahn dann 1991 wieder Ausflügler zum und vom höchst gelegenen Bahnhof der Deutschen Reichsbahn befördern.
me

400 Reisewagen aus der DDR

Ende Oktober 1989 hat der VEB Waggonbau Bautzen den 400. Reisezugwagen an die chinesische Staatsbahn übergeben. Auf den hochfrequentierten Strecken der chinesischen Eisenbahn sind bereits 200 Wagen aus Bautzen auch unter extremen klimatischen Bedingungen im Einsatz.
me

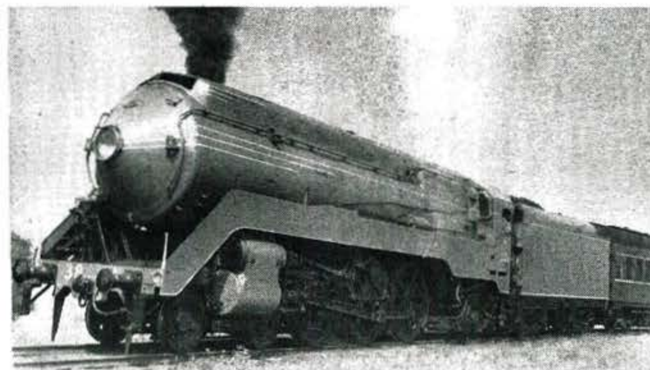
Bw Engelsdorf – BR 254

Lokbestand: 254 040, 052, 059, 066, 106, 110, 115 (z), 153 und 056 (Museumslok); 254 069 im Laufe des Jahres 1989 im Bw Engelsdorf zerlegt, 254 114 ab Sept. 1989 im Bw Leipzig Hbf Süd zur Zerlegung
Umläufe mit BR 254 (Auswahl ohne Lz-Leistungen):
täglich: Edf (54671) 0.51, 2.18 Alg; Bö (56097) 5.29, 6.53 Zwi; Zwi (51344) 9.41, 12.33 Hl; Hl (54617) 15.42, 16.19 Wa; Pa (57660) 18.40; 19.28 Esp; Esp (56670) 21.37, 1.13 Co; Co (54650) 5.01, 6.12 Edf; Edf (53635) 9.26, 11.42 Vf; Vf (50340) 16.25, 19.22 Edf; Edf (56697) 3.38, 6.21 Rch; Nk (72627) 9.45, 9.59 Bo; Nk (56644) 12.45, 15.29 Agd; Agd (54603) 19.01, 20.09 Wa; Wa (48311) 21.27, 21.57 Edf; Bo (56069) 10.36, 10.51 Esp; Esp (56672) 12.24, 14.00 Co; Co (58603) 17.37, 19.08 Bay; Bay (58610) 20.47, 21.20 Nk; Nk (56004) 2.46, 4.18 Co;
werktags: Co (P 7982) 5.51, 6.40 LHbf; Lob (55660) 11.30, 12.40 Edf;
sonntags: Co (54640) 8.51, 9.48 Wa; Wa (73685) 11.10, 11.25 MTh; MTh (54663) 12.16, 13.26 Edf.
Mo, Mi, Fr: Wa (59624) 8.39, 9.57 Lob.
Di, Do, Sa: LHbf (Lrv 498) 7.59, 8.20 Ta.
Mo: Edf (56200) 4.18, 5.29 Hl; Agd (59624) 6.57, 9.57 Wa; Wa (66660) 11.30, 12.40 Edf.
Die Leistungen verteilen sich auf zwei dreitägige Umlaufpläne. Aufgrund des merklich fortgeschrittenen Alters der Maschinen und den damit verbundenen Problemen der Instandhaltung kann es durchaus vorkommen, daß beim Ausfall von Loks der BR 254 Leistungen kurzfristig von anderen BR übernommen werden.

Legende
Alg – Altenburg, Agd – Angersdorf, Bo – Borna; Co – Großkorbetha, Vf – Dresden-Friedrichstadt, Edf – Engelsdorf, Esp – Espenhain, Hl – Halle Gbf, Bay – Leipz.-Bayerischer Bf, LHbf – Leipz. Hbf, MTh – Leipz. Magd. Thür. Gbf., Pa – Leipz.-Plagwitz, Wa – Rbf Leipz.-Wahren, Lob – Lobstädt, Nk – Neukieritzsch, Rch – Reichenbach, Tau – Taucha, Zwi – Zwickau
mns (Jan. 1990)

Neue Straßenbahnstrecke in Prag

Auch in Prag wird das Straßenbahnnetz erweitert. Im Bau ist derzeit u. a. eine 1 520 m lange Verbindungsstrecke von dem U-Bahnhof Palmovka (Stadtteil Libeň) in Richtung Südwesten bis zur Kreuzung Ohraha (Stadtteil Žižkov). Die Arbeiten begannen im Juni vergangenen Jahres. Anfang November 1990 voraussichtlich soll die neue Strecke in Betrieb gehen. Die Fahrzeit zwischen den Haltestellen Palmovka und Ohrada wird vier Minuten betragen. Über das Zentrum der Stadt beträgt sie zur Zeit rund 30 Minuten. Die neue zweigleisige Straßenbahnstrecke wird beim U-Bahnhof Palmovka und auf der Kreuzung Ohrada an das bestehende Netz angebunden. Unabhängiger Bahnkörper und ausschließlich niveaufreie Kreuzungen sind wichtige Merkmale der neuen Linie.
Der Streckenneubau beginnt im Bereich der Kreuzung Palmovka mit dem neuerbauten U-Bahnhof. Dieser wird für das Umsteigen zwischen U-Bahn und Straßenbahn ausgebildet. Die Strecke überquert zwei Straßen und zwei Fernbahnen der ČSD (Praha–Česká Třebová und Praha–Turnov). Bemerkenswert ist hier die 455 m lange und 12 m breite Brücke aus Betonfertigteilen über die Eisenbahn. Der Bau der Brücke ist der bisher schwierigste Abschnitt. Die Steigung auf der Strecke beträgt 6,3 ‰, der Höhenunterschied zwischen Anfang und Ende 53 m. Die Investitionen belaufen sich auf 200 Millionen Kronen.
Apo.



Bicentenary mit Pacific-Class 3801-Lokomotive
Anläßlich des Bicentenary, des das ganze Jahr 1988 über gefeierten 200. Jahrestags der europäischen Besiedlung Australiens, verkehrte ein nostalgischer Sonderzug mit Dampflok. Eingesetzt wurde die 3801 der Pacific Class. Das Triebfahrzeug der Bauart 2'C'1h entstand bei der einheimischen Firma Clyde Engineering Co. und wurde 1943 in Dienst gestellt. Es ist die einzige Dampflok Australiens, die dank ihrer Leistungsfähigkeit den Kontinent von Ost nach West (Sydney–Perth) und zurück ohne Assistenz durch weitere Loks durchqueren konnte. Die 3801 war auch in der Lage, 450 t über die erheblichen Steigungen auf der Süd-Hauptstrecke zu schleppen. Die Lokmasse von 103 t und die hohe Achsfahrmasse von 22,5 t führten dazu, daß die Maschine nur auf bestimmten Strecken mit entsprechendem Oberbau verwendbar war. In den 70er Jahren stellte die Bahnverwaltung die 3801 außer Dienst. Eine Fahrt als Passagier in den nostalgisch wirkenden Waggons ist nicht billig, von Sydney nach Perth kostet sie umgerechnet 2 600 Mark.
Nrd. Foto: State Rail Authority

Züricher S-Bahn mausert sich

Das Streckennetz der Züricher S-Bahn ist „im Rohbau" fertig. Zur Zeit werden, wo notwendig, die Fahrleitung und die Sicherungsanlagen montiert. Der neue Tunnel zwischen dem Hauptbahnhof und der rechtsufrigen Zürichsee-Strecke ist seit dem Sommerfahrplanbeginn provisorisch in Betrieb wie auch der neue Bahnhofsteil „Museumsstraße". Die Regionalzüge nach Schaffhausen und Rappers-will fahren von dort ab.
Auch die neuen Triebköpfe, BR 450 ... (Re 4/4ᵛ) sind in der Ablieferung, ebenso die Doppelstockwagen und Doppelstocksteuerwagen. Seit September 1989 sind die neuen S-Bahn-Züge eingesetzt, um die letzten „Kinderkrankheiten" auszumerzen. Im Glattal soll auf einer Teilstrecke auch das neue Signalsystem im Betrieb erprobt werden. Im zukünftigen Bereich der S-Bahn wurde ein Tarifverbund beschlossen, etwas völlig Neues für Schweizer Verhältnisse.
Abg

Ausstellung in Berlin

Die im Heft 1/90 angekündigte Fahrzeug-Ausstellung wird nicht auf dem Wriezener Bahnhof, sondern auf dem Bahnhof Berlin-Blankenburg vom 9. bis 17. Juni 1990 stattfinden. Die geplanten Traditionsfahrten nach Tiefensee müssen leider entfallen.
me

Fotografieren bei der DR

Wie die Pressestelle des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn mitteilt, ist das Fotografieren auf dem Gelände der Eisenbahn ab sofort nicht mehr in jedem Fall genehmigungspflichtig. Fotografiert werden darf von allen Standpunkten, die den Reisenden zugänglich sind. Das betrifft auch die freie Strecke.
Allerdings ist für Dienststellen der Deutschen Reichsbahn, wie Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke, weiterhin eine Fotoerlaubnis erforderlich. Anträge für das Fotografieren sind in diesen Fällen an die Pressestelle der jeweils zuständigen Reichsbahndirektion bzw. an die Leitungen der Reichsbahnausbesserungswerke zu stellen.
me

Uwe Cieslak, Remscheid

Dampflokomotiven aus Tangshan

Die Volksrepublik China ist das einzige Land der Erde, in dem heute noch Dampflokomotiven in Serie produziert werden.
Aber auch dort setzt man mehr und mehr auf die modernen Traktionsarten. Bereits im Dezember 1988 stellte die Lokomotivfabrik Datong den Bau der mächtigen 1'E1'h2-Lokomotiven der Reihe QJ ein. Hier werden künftig ausschließlich Diesellokomotiven hergestellt.
Gegenwärtig gibt es im Reich der Mitte noch zwei weitere Produktionsstätten für Dampflokomotiven. Zum einen ist es das dem Ministerium für die Forstwirtschaft unterstehende „Forestry Machinery Works" im mandschurischen Harbin, wo alljährlich etwa zehn Einheiten einer D h2-Schlepptenderlokomotive mit der Reihenbezeichnung WP 1 für das weit über 10 000 Kilometer umfassende Waldbahnnetz in 750-mm-Spurweite entstehen. Zum anderen werden in der ältesten chinesischen Lokomotivfabrik, die sich seit 1881 in Tangshan befindet, noch immer Dampflokomotiven gebaut. Dieses Werk untersteht dem Eisenbahnministerium und stellt heute in der Hauptsache vierachsige Standard-Personenwagen nach sowjetischem Muster für die Regel- und die Meterspur her.
Außerdem sind hier seit 1969/70 über 1 700 regelspurige 1'D 1'h2-Schlepptenderlokomotiven entstanden, die besonders auf den Bedarf von großen Industriebetrieben oder Kohlenzechen, also den schweren Verschiebedienst, zugeschnitten sind. Ihre Konstruktion geht auf die Reihe JF zurück, die 1918 von ALCO an die Südmandschurische Eisenbahn geliefert und später von japanischen Lokomotivfabriken in verschiedenen Varianten weitergebaut wurde.
Von der Reihe SY produzierte dann Tangshan zeitweise bis zu 177 Lokomotiven jährlich. 1988 waren es jedoch nur noch 70, da der Bedarf der Industrie zur Zeit rückläufig ist. Gemäß einem vom Eisenbahnministerium herausgegebenen Farbprospekt wird die Maschine unter der Bezeichnung SY_2 auch als meterspurige Variante angeboten.
Beschäftigt sind in Tangshan rund 10 000 Werktätige, davon etwa 10 % als Techniker und Ingenieure.
Traurige Berühmtheit erlangte die Stadt Tangshan durch die verheerende Erdbebenkatastrophe im Juli 1976. Damals verloren allein in der Fabrik mehr als 1 700 Menschen ihr Leben unter Trümmern. Einige der zerstörten Anlagen blieben erhalten und erinnern mit einem Gedenkstein an die Opfer des Bebens.
Demnächst sollen neue Produktionsstätten außerhalb der Stadt in Betrieb gehen. Ob dort allerdings noch Dampflokomotiven gebaut werden, ist fraglich.

Technische Daten der Reihe SY

Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
LüK (Lok und Tender)	21 463 mm
Dienstmasse (Lok und Tender)	140 t
Kesseldruck	1,38 MPa
Anzahl/Durchmesser der Rauchrohre	36/133 mm
Anzahl/Durchmesser der Heizrohre	96/ 51 mm
Rostfläche	4,57 m²
Kesseldurchmesser (innen)	1 800 mm
Zylinderdurchmesser	530 mm
Kolbenhub	710 mm
Treibraddurchmesser	1 370 mm
Laufraddurchmesser (vorne)	840 mm
Laufraddurchmesser (hinten)	1 000 mm
Kohlenvorrat	9,5 t
Wasservorrat	25 m³

1 In der Radsatzwerkstatt

2 Ein Blick in die Kesselschmiede. Am linken Kessel werden gerade die Gewinde für die Stehbolzen geschnitten, während die beiden anderen bereits die Armaturen tragen.

3 Dieser Torso, aufgenommen in der Richthalle, wird einmal die SY 1620 sein.

4 Die SY ist bereits fertiggestellt, wartet aber auf dem Freigelände noch auf den endgültigen Anstrich.

5 Die SY 1608 ist in der Lokfabrik Tangshan abholbereit.

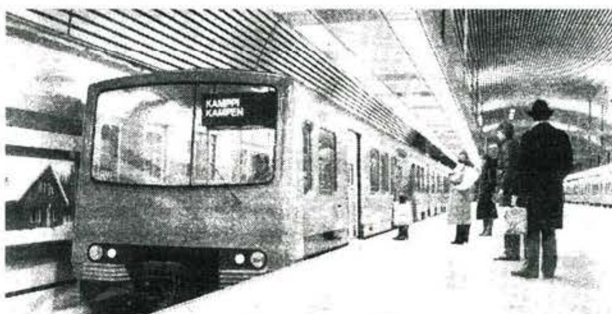
Fotos: Verfasser

Vom Omnibusschlittem zur U-Bahn

Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts der Mangel an preiswerten Beförderungsmitteln die Entwicklung der finnischen Hauptstadt Helsinki ernsthaft zu behindern begann, gründeten Malermeister Palmu und der Kaufmann Färlander die Helsingin Omnibus Osakeythiö (Helsinkier Omnibus AG). Die neue Gesellschaft eröffnete im Februar 1888 den Verkehr zwischen dem Markt (Kauppatori) und der Inselfestung Suomenlinna im Winterverkehr mit einem auf Kufen gebauten Pferde-Omnibuswagen. Das löste damals einige Probleme des Nahverkehrs.
In den 60er und 70er Jahren dieses Jahrhunderts hatten die Stadtväter Sorgen anderer Art: Die Busse kamen angesichts der Ausweitung des Individualverkehrs nur noch im Schneckentempo voran. Abhilfe bringt nun seit 1982 eine U-Bahn, deren erste 11 km lange Linie die Kernstadt mit den nördöstlichen Vororten verbindet. Inzwischen wurde sie durch einen 3 km langen Teilabschnitt verlängert. Die Fahrzeuge zeichnen sich durch ein ruhiges, stoßfreies Fahren aus. Sie fassen als kleinste Einheit 140 Sitz- und 260 Stehplätze und entwickeln eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.
Die U-Bahn ist für den vollautomatischen Betrieb ausgerüstet. Die Haltestellen werden durch Fernsehmonitore und Aufsichtspersonal überwacht.

Text und Fotos: M. Radloff, Berlin

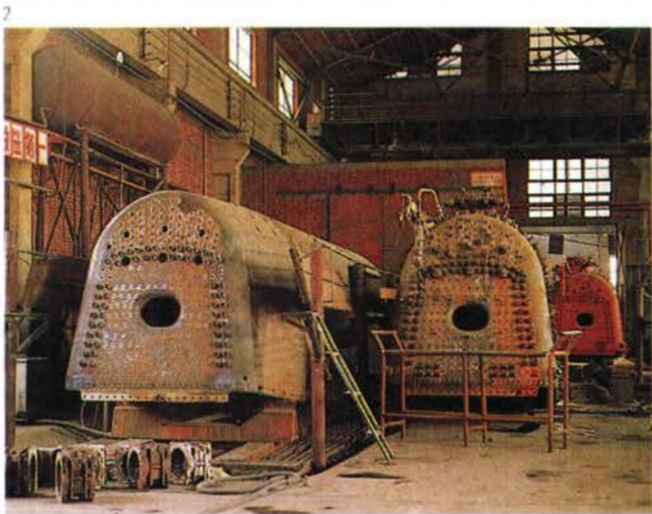




1



2



3



4



5



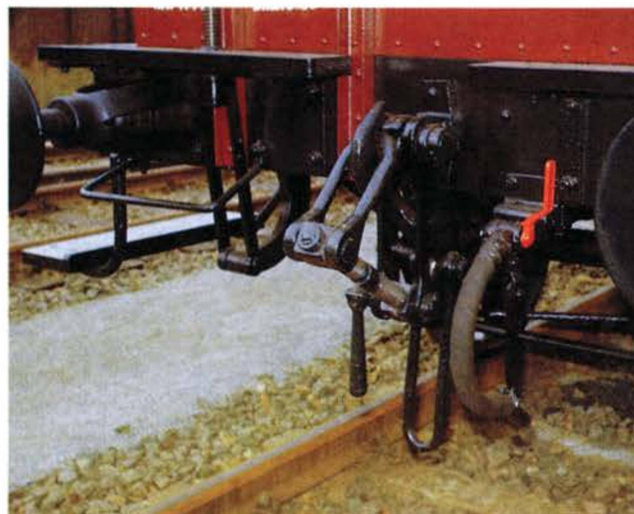












Die Fotos vermitteln einen kompletten Überblick über den Museumskalkdeckelwagen des Verkehrsmuseums Dresden. Sie sind zugleich ein Beweis dafür, daß dieses Fahrzeug mit viel Liebe und großem Engagement der Dresdner Werkstätteneisenbahner restauriert wurde. Auf Fahrzeug-Ausstellungen wird dieser Oldtimer künftig präsent sein.

Fotos: Verfasser, Zeichnungen (Maßstab 1:43,5): Sammlung Verfasser

Ing. Gottfried Krumbiegel (DMV), Dresden

Der Kalkdeckelwagen der K.P.E.V.

Noch bevor der offene Güterwagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn (K.Sächs.Sts.E.B.), Baujahr 1913, am 26. Mai 1987 dem Verkehrsmuseum Dresden übergeben wurde, waren bereits die konstruktiven und technologischen Vorbereitungen für den zweiten vom Raw Dresden zu rekonstruierenden Museumswagen, einem Kalkdekkelwagen (Km) der Königlich-Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (K.P.E.V.) mit Handbremse und Bremserhaus – Baujahr 1896 – angelaufen. Kalkdeckelwagen – so die offizielle Bezeichnung dieser Spezialwagen um die Jahrhundertwende – dienten dem Transport von Kalk, Kalkmergel, gemahlenem Kalkstein, staubfeinem Soda, staubfeinem Steinsalz, Gesteinsstaub u. ä. in loser Schüttung. Da das Dach dieser Fahrzeuge aufgeklappt werden konnte, war die Beladung mittels Greifer oder durch eine Hochbunkeranlage möglich. Der nicht kippfähige Fahrzeugtyp wurde entweder durch das aufgeklappte Dach oder durch die an der Seitenwand angeordneten Drehtüren entladen. Im Bereich der K.P.E.V. versah man seinerzeit alle Güterwagen mit dem heraldischen Adler, einem Direktionsnamen, einer Wagen-Nummer und gemäß ihrer Bauart und ihrem Verwendungszweck mit einem Wagengattungszeichen. Die Wagengattungen wurden durch große Buchstaben, den sogenannten Gruppenzeichen, gekennzeichnet, während über weitere wichtige technische und betriebliche Merkmale die unmittelbar folgenden kleinen Buchstaben (Nebenzeichen) informierten.
Bei dem hier vorgestellten Fahrzeug bedeutet also die Kennzeichnung Km
K – zweiachsiger Kalkdeckelwagen und
m – 15 t Lademasse (später für 20 t).
Interessant ist hierbei die Tatsache, daß die Anschriften an der linken Wagenkastenseite bis 1904 in postgelb ausgeführt wurden, wobei der Direktionsname und die Wagen-Nummer schwarz schattiert waren. Ab 1905 beschriftete man die Fahrzeuge in weiß, eine Schattierung entfiel. Das allgemeine Eigentumsmerkmal, die Figur mit dem Tonnenzeichen und die Bezeichnung „Spezialwagen", wurde schon damals als Abziehbild angebracht.

Auch in Görlitz gebaut

Die relativ kleinen Fahrzeuge lieferte nach der Musterzeichnung für Betriebsmittel der Preußischen Staatseisenbahnen – Blatt II d 4 – u. a. die „Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial zu Goerlitz", dem heutigen VEB Waggonbau Görlitz.
1920 kamen diese Fahrzeuge in den Besitz der Deutschen Reichsbahn und gehörten nun zum Gattungsbezirk Wuppertal. Gleichzeitig entfiel das Nebengattungszeichen „m". Bei weiteren Umzeichnungen in den Jahren 1951 und 1964 erhielten diese Fahrzeuge die Gattungs-Nummer 21 bzw. bei letzterer den Gattungsschlüssel-Nummernbereich 568 0000 bis 568 1999, wobei zu diesem Zeitpunkt ein Großteil der Fahrzeuge schon ausgemustert war und vereinzelt noch als Bahndienst- oder Werkwagen in Betrieben verwendet wurden. Vielfach hatte man hierfür die Klappdeckel abgebaut. Das heutige Museumsfahrzeug wurde im Raw Dresden bis Ende der 70er Jahre als Spänewagen eingesetzt.
Das Laufwerk bestand zur Länderbahnzeit aus zwei Gleitlagerradsätzen in Speichenausführung mit geteilten Achslagergehäusen und Gabelachshaltern als Radsatzführung. Der Achsstand betrug wiederum 3,0 m bei Wagen ohne Handbremse und 3,3 m bei solchen mit Handbremse. Abgestützt wurde das Fahrzeug über vier Blatttragfedern. Die durchgehende Zugeinrichtung bestand aus zwei Zughaken mit fest durch Feuerschweißung angebrachten Zugstangen, deren Enden man im Bereich der in Fahrzeugmitte angeordneten Zugfeder mittels Keilmuffen verband. Außer der bekannten Schraubenkupplung waren die Fahrzeuge mit der sogenannten Sicherheitskupplung ausgerüstet. Als Stoßeinrichtung dienten damals Stangenpuffer.

Einmalige Bremstechnik

Bemerkenswert war die damals übliche Länderbahn-Handbremseinrichtung der Bauart 6705. Anfangs existierte zwischen den beiden Achsbremsgestängen kein Hebelausgleich, so daß bei ungenauer Einstellung des Bremsgestänges an dem vom Bremserhaus am weitesten entfernten Radsatz keine Bremswirkung vorhanden sein konnte. Um das zu vermeiden, mußte folgende Einstellung vorgenommen werden: Der dem Bremserhaus zugewandte Radsatz war mit ausgehangener Zugstange zum hinteren Radsatz fest anzubremsen, wobei die Bremsspindelmutter auf nicht mehr als ein Drittel der zur Verfügung stehenden Bremsspindelgewindelänge aufgeschraubt sein durfte. Erwies sich der aufgeschraubte Weg als zu groß oder zu klein – letzterer war auch nicht zulässig –, mußte die geforderte Aufschraublänge durch Umstecken eines Bolzens in einer Mehrlochstange eingestellt werden. Danach war das Achsbremsgestänge des hinteren Radsatzes mit geeigneten Miteln, z. B. einer Brechstange oder einer Druckspille, in Bremsstellung zu bringen. Jetzt konnte die Bremszugstange zur Verbindung beider Achsbremsgestänge über eine Stellmutter (ähnlich eines Spannschlosses) spielfrei eingestellt und befestigt werden. Eine erneute Bremsprobe mußte die richtige Einstellung bestätigen. Ein weiteres interessantes Detail dieser Handbremsbauart um die Jahrhundertwende waren Steuerstangen zwischen den Bremsklotzhängeeisen der Bremsdreiecke jedes Radsatzes. Dieses Hebelsystem ermöglichte es, bei gelöster Handbremse das gesamte Achsbremsgestänge und damit die Bremsklötzer jeweils mit gleichem Abstand vom Radsatz spielfrei zu führen. Das nur im angebremsten Zustand erreichbare Anpassen dieser Steuerstangen erforderte Präzisionsarbeit.
Das Untergestell entspricht im wesentlichen dem des im Heft 5/89 beschriebenen Museumswagens der K.Sächs.Sts.E.B. aus dem Jahre 1913. Gleiches trifft mit geringfügigen Längenabweichungen für die Seitenwände und Seitenwanddrehtüren zu. Bemerkenswert sind die kurzen Dachenden mit sechs aufklappbaren Deckeln und das ehemals geschlossene Bremserhaus.

Die Rekonstruktion

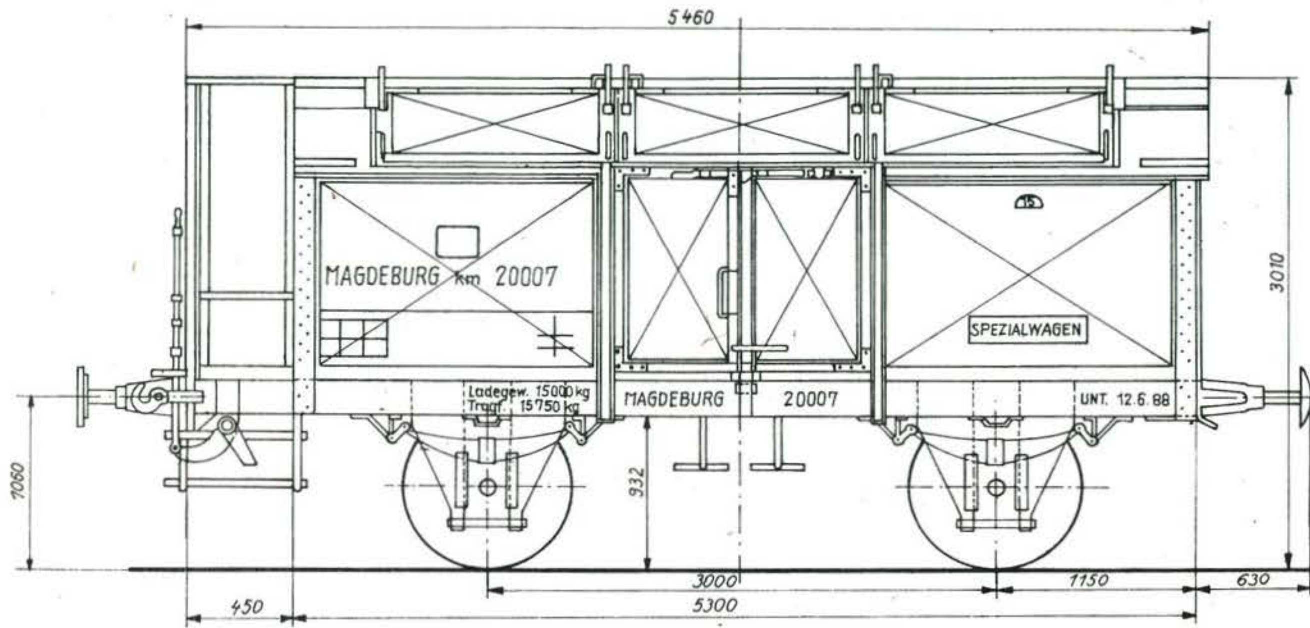
Der Wiederaufbau dieses Fahrzeugs gestaltete sich noch schwieriger und komplizierter als der des ersten Wagens. Zum einen war der zu restaurierende Kalkdeckelwagen in einem schrottreifen Zustand, und zum anderen besaß er nicht mehr ein einziges Detail aus der Länderbahnzeit. Zu Beginn der Rekonstruktionsarbeiten verfügten die betreffenden Werkstätteneisenbahner über drei Dinge: nämlich das alte Fahrzeug, ein Originalfoto aus dem Jahre 1896 und eine große Portion Mut. Als das Fahrzeug demontiert war, ergab sich der Anschein, als hätte man vergessen, zu Schichtschluß den Standort vom Schrott zu befreien ...
Jetzt begann ein intensives Suchen nach Originalteilen aus der Länderbahnzeit und ein langwieriges Literaturstudium in den Bibliotheksbeständen der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" und des Verkehrsmuseums Dresden. Schließlich konnten Stück für Stück theoretische Erkenntnisse und Dokumentationsdetails des Originals für das neu aufzubauende Fahrzeug umgesetzt werden. Eine Aufgabe, die nur mit Liebe zum Detail und nicht zuletzt zur Eisenbahn von allen Beteiligten mit großem Einsatz und Engagement gelöst und letztlich mit dem fertigen Fahrzeug dokumentiert werden konnte. Dabei halfen wiederum Betriebe und Einrichtungen tatkräftig mit, die schon beim ersten Fahrzeug ihr Können unter Beweis gestellt hatten. Schließlich wurde der Oldtimer am 14. Oktober 1988 dem künftigen Eigentümer, dem Verkehrsmuseum Dresden, übergeben.
In diesem Zusammenhang sei allen Mitwirkenden nochmals herzlich gedankt. Übrigens wurde der Kalkdeckelwagen erstmalig zur großen Fahrzeugparade anläßlich des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Ferneisenbahn am 8. und 9. April 1989 in Riesa der Öffentlichkeit vorgestellt.

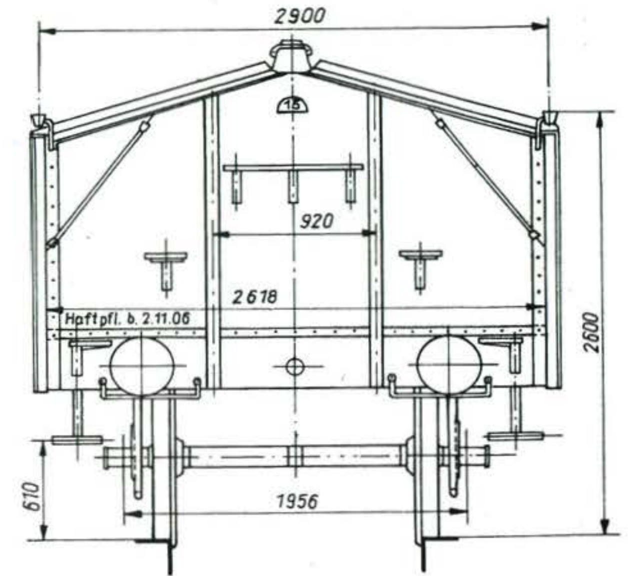
Technische Daten des Museumswagens

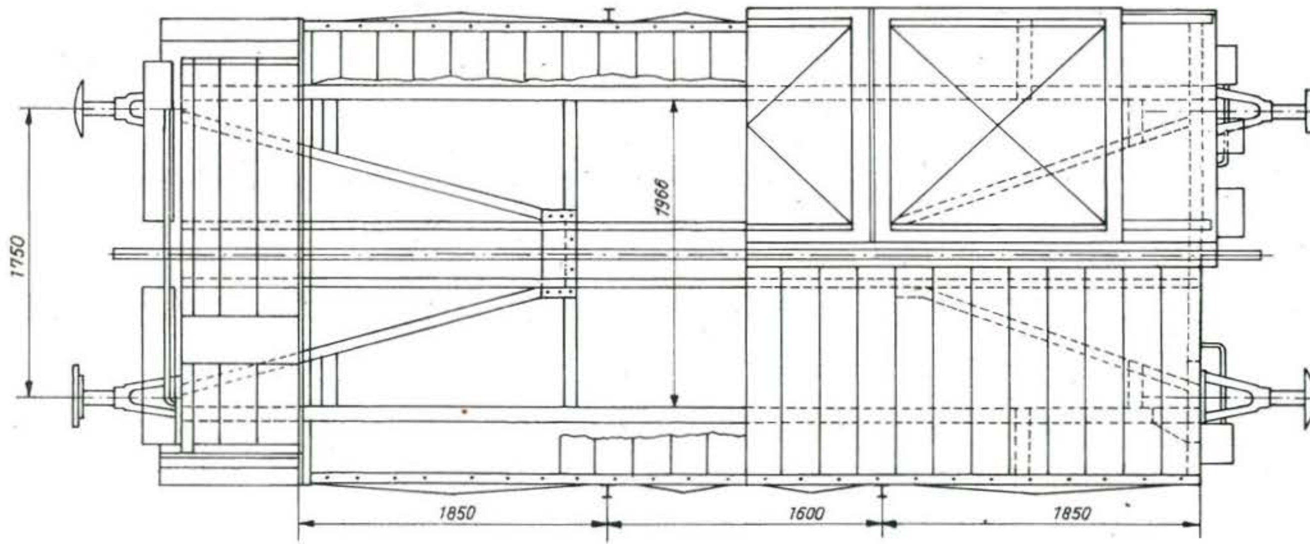
Gattungszeichen	Km
Direktion	Magdeburg
Wagen-Nummer	20 007[1]
Bauart	Länderbauart
Achsen	2 Speichenradsätze
Länge über Puffer	7 300 mm
Achsstand	3 000 mm
Ladelänge	5 290 mm
Ladebreite	2 895 mm
Ladehöhe	1 250 mm[2]/1 685 mm[3]
Ladefläche	15,3 m^2
Laderaum	19,1 m^3
Türbreite	1 500 mm
Eigenmasse	7,760 t
Lademasse	15,0t
Tragfähigkeit	15,75 t
Fußbodenhöhe über Schienenoberkante	1 230 mm
Baujahr	1896
Hersteller	Görlitz

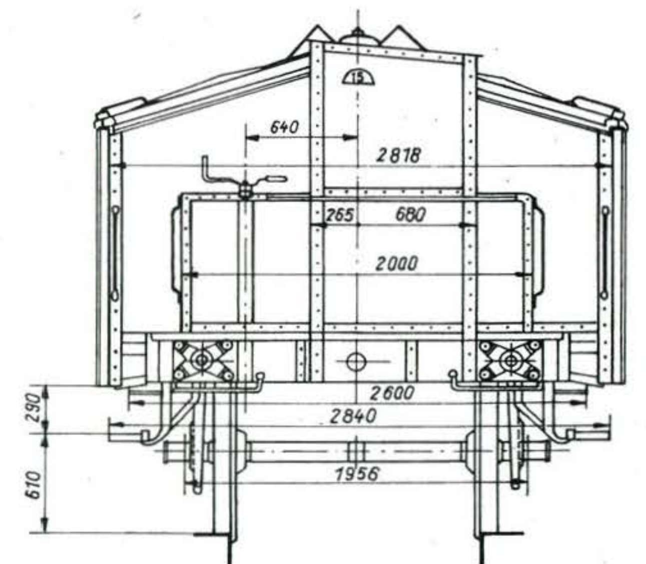
1) Wagennummer ist nachgewiesen im Verzeichnis Nr. 25 des Güterwagenparks der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg vom Oktober 1900.
2) bis zur Höhe der Seitenwand gemessen
3) bis zur Höhe des Scheitels am Dach gemessen
Das Originalfahrzeug wurde 1896 in den Bestand der K. P. E. V. übernommen.

Die zu diesem Beitrag gehörenden Zeichnungen (Sammlung Verfasser) befinden sich auf Seite 12.









Maßstab 1 : 43,5



Gerhard Zeitz (DMV), Berlin

Das Bahnbetriebswerk Berlin-Rummelsburg

Ein Rückblick

1. Teil

Dem aufmerksamen Eisenbahnfreund ist bestimmt schon aufgefallen, daß sich zwischen den Berliner Bahnhöfen Ostkreuz und Karlshorst Lokomotivbehandlungsanlagen befinden. Es ist das inzwischen über 110 Jahre alte ehemalige Bahnbetriebswerk Berlin-Rummelsburg. Der heutige Betriebsteil Berlin-Rummelsburg des Bw Berlin Hbf war seinerzeit eine der 17 Lokomotivwerkstätten im Stadtgebiet von Berlin. Heute steht hier der älteste noch vollständig erhalten gebliebene Berliner Gebäudekomplex dieser Art (Abb. 1).
Die übrigen sieben Bahnbetriebswerke bzw. Einsatzstellen entstanden durchweg später; denn alle davor gebauten Bahnbetriebswerke wurden entweder während des zweiten Weltkriegs zerstört oder im Mai 1952 stillgelegt.

Die Entwicklungsgeschichte

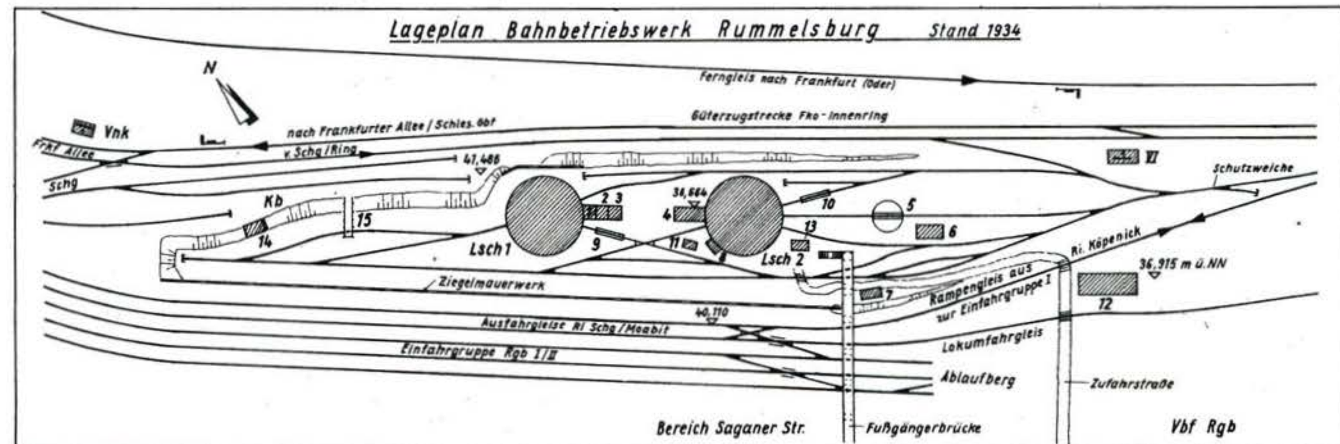
Die derzeit noch im Urzustand vorhandenen Hochbauten stammen nachweislich aus der Zeit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (NME).
Diese bedeutende Eisenbahn-Gesellschaft konnte durch Fusion mit der ab 23. Oktober 1842 betriebenen Berlin–Frankfurter Bahn am 27. Juni 1845 auf Beschluß der Preußischen Ständekammer gegründet werden. Bei der bis 1857 eingleisig betriebenen Bahnlinie handelte es sich um die vierte Gesellschaft, deren Schienenweg von der alten Residenzstadt Berlin in die Provinz führte. Neben vielen Hauptbahnlinien im damaligen südöstlichen Deutschland betrieb die NME auch viele unbedeutende Nebenbahnen im ehemaligen Niederschlesien.
Ab 1871 gehörte dann auch die abschnittsweise eröffnete Berliner Ringbahn zur NME. Erstere war zwar dem ökonomischen Charakter entsprechend ein privates Unternehmen, der Betrieb stand aber stets unter Staatsaufsicht *(weitere Angaben siehe „me" 1, 9 und 10/87).*

1



1 Der älteste noch existierende Gebäudetrakt des ehemaligen Bw Berlin-Rummelsburg, v. l. n. r.: Verwaltungsgebäude, Schmiede und Dreherei, Pumpenhaus und Wasserhochbehälter, Magazin sowie darüber das am 1. Juli **1879** (!) fertiggestellte Sozialgebäude

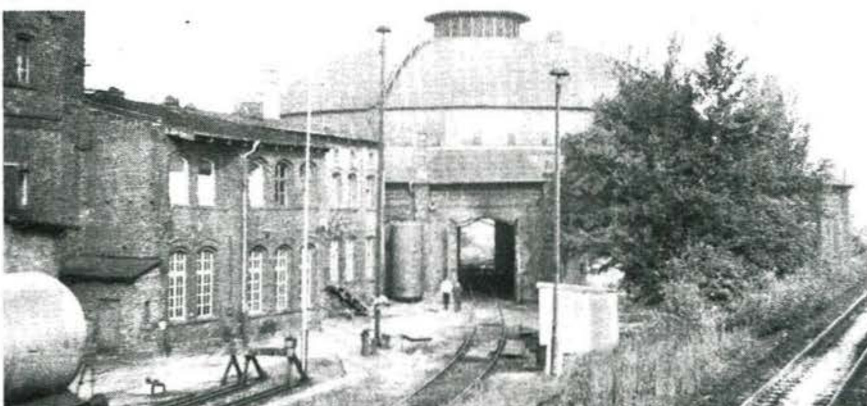
Die Erhebung Berlins zur Reichshauptstadt und das gewaltig ansteigende Industriepotential sowie die sprunghafte Zunahme der Einwohnerzahl erforderte den Bau eines weit vor der östlichen Stadtmauer anzulegenden und großzügigen Rangierbahnhofs. Diese Notwendigkeit ergab sich vor allem deshalb, weil der bisherige Schlesische Güterbahnhof – heute Ostgüterbahnhof – der NME nicht erweitert werden konnte, war er doch zu Beginn der Gründerjahre im Bebauungsplan fest integriert. Die Unmöglichkeit, alle aus Richtung Osten ankommenden Frachtenzüge am westlichsten Endbahnhof aufzulösen, erforderte den Verschiebebahnhof Rummelsburg.
Im Frühjahr 1875 begannen die Bauarbeiten. Etwa zur gleichen Zeit wurden die ersten Anlagen der späteren Maschineninspektion Rummelsburg errichtet. Den noch heute vorhandenen Rundschuppen weihte man bereits im Juli 1879 ein (Abb. 2). Der Verschiebebahnhof Rummelsburg konnte dagegen



1 Altes Verwaltungsgebäude und Werkstatt
2 Pulsometer und Wasserbehälter
3 Sozialräume, Materiallager
4 Neues Verwaltungsgebäude
5 Drehscheibe, Ø 16 m
6 Tischlerei, Maler
7 Nebenwerkstatt (TA)
8 BEWAG – Übergabestation
9 Schmiedekanal
10 Ausschlackkanal
11 Wärterbude IX
12 Bahnhofsgebäude Vbf Rummelsburg
13 Öllager
14 Aufenthaltsraum für Kohlenlader
15 Sturzbühne, 5 m ü. SO

erst am 1. September 1879 in Betrieb genommen werden. Auch alle übrigen Gebäude dieses Bereichs entstanden in dieser Zeit. Dazu gehörten das anschließende Verwaltungsgebäude, die Werkstätten, die Schmiede, das Magazin, Pulsometer und der Wasserhochbehälter ebenso wie die Wasch- und Umkleideräume der Handwerker (Abb. 1).
Ein Jahr später konnte der zweite und auch 24 Stände umfassende Rundschuppen vollendet werden. An der westlichen Rotundenseite wurde ein einstöckiges Gebäude angefügt, das noch heute die Lokleitung beherbergt.
Alle derzeit vorhandenen Bauwerke haben die gleichen Stilelemente, und es wurden gleiche Baumaterialien verwendet. Der Kenner findet diesen Baustil am alten Verwaltungsgebäude des Rangierbahnhofs, an den Stellwerken VnK und VI sowie an den ehemaligen Beamtenwohnhäusern in der Saganer Straße.
Mit 48 gedeckten Strahlengleisen war die Betriebswerkstätte auf Jahrzehnte recht großzügig projektiert. Gleiches traf für die Bekohlungsanlage zu.
Der ehemalige großflächige Kohlenbansen liegt noch jetzt 5 m über dem Niveau der Werkstättengleise, entsprechend der Ebene der Einfahrgruppe West des Rangierbahnhofs und des Streckengleises Rummelsburg West (Rgb) – Frankfurter Allee. Dieser Höhenunterschied innerhalb des Bahnbetriebswerks erwies sich als sehr nützlich. Aus diesem Grund wurden die Lokomotiven 80 Jahre lang nur mit einfachen, von Hand beladenen und durch Muskelkraft bewegten Hunten über eine Sturzbühne bekohlt. Erst 1958 ging ein EDK 6-Greifer in Betrieb.
Nachteilig beim Dampfbetrieb war jedoch die einseitige Zu- und Ausfahrt des Bahnbetriebswerks. Alle zu behandelnden Lokomotiven passierten zunächst vom Stellwerk VI einfahrend den Ausschlackkanal. Anschließend mußten sie zurück- und wieder vorwärtsfahren, sich an der Nordseite des Schuppens 2 durch den Schuppen 1 bewegen und die 17-m-Drehscheibe als Brücke überqueren. Dann erst erreichten sie die Bekohlungsanlage.
Die mit Brennstoff versorgten Lokomotiven fuhren über eine kurze Spitzkehre, dem sogenannten „Bullenwinkel", und an den Südseiten beider Rundschuppen in Richtung Stellwerk VI vorbei zu ihrem nächsten Einsatz.
Das Werkstattwesen des Bahnbetriebswerks entsprach fast 90 Jahre lang mehr recht als schlecht den Erfordernissen. Größer waren die betrieblichen Probleme. Solange zum Bestand des Bahnbetriebswerks Lokomotiven mit kurzen Achsständen gehörten, gab es keine Schwierigkeiten.
Ein Engpaß stellten aber später die beiden 17-m-Drehscheiben dar. Eine P 8 oder G 10 konnte nur nach Millimeterarbeit gedreht werden.
Daher waren hier überwiegend Tenderlokomotiven stationiert, von den wenigen G 5^2, G 8^1 und G 10 einmal abgesehen. Der Rundschuppen bot den Vorteil, daß sich abgestellte Lokomotiven nicht gegenseitig behinderten.
Der geringe Raum zwischen beiden Rotunden zwang dazu, daß die von einem Schuppen zum anderen umzusetzenden Lokomotiven zweimal die Gleise außerhalb der überdachten Anlage kreuzen mußten. Diese Technologie wird noch heute bei Diesellokomotiven angewandt, obwohl der zweite Rundschuppen 1960 abgetragen wurde.
Die Folgeschäden des zweiten Weltkriegs hielten sich in Grenzen, wenngleich bei dem Tagesangriff am 5. März 1944 einige Volltreffer zu Beschädigungen an Fahrzeugen und Gebäuden führten. Das jedoch war nicht zu vergleichen mit dem fast dem Erdboden gleichgemachten Verschiebebahnhof.
Im Herbst 1944 nahm der Fremdlokbestand rapide zu. Meist handelte es sich um Triebfahrzeuge, die aus den immer näher rückenden Frontabschnitten rückgeführt wurden. Obwohl das Bahnbetriebswerk inzwischen nicht mehr aufnahmefähig war, wurden ständig weitere Maschinen zugeführt. Dagegen gab es kaum eigene betriebsfähige Lokomotiven. Im Februar 1945 wurde das Bw-Gelände von den Schadlokomotiven geräumt. Man hinterstellte sie auf den Gleisen 91–95 des Reisezugabstellbahnhofs (Rga). Wegen der bevorstehenden Berlin-Offensive der rasch vordringenden Roten Armee wurde jede Reparaturkapazität in sämtlichen Bahnbetriebswerken dringend benötigt. Am 24. April 1945 erreichte die Rote Armee das Bw Rummelsburg.
Für einige Tage herrschte erst einmal völlige Stille auf den Gleisen des Bahnbetriebswerkes und Bahnhofs Rummelsburg. Schnell wurden Gleisanlagen und Sicherungstechnik notdürftig wieder hergestellt. Besonders im Mai und Juni 1945 waren in den Bahnbetriebswerken Karlshorst und Rummelsburg dermaßen viele Lokomotivtypen beheimatet, wie man sie in solch geballter Dimension danach nie wieder angetroffen hat. Im Sommer 1945 entspannte sich diese Situation wieder. Sein übriges tat der bekannte SMAD-Befehl Nr. 8 vom 11. August 1945: die Übertragung der alten Deutschen Reichsbahn an die deutschen Eisenbahner und zugleich in Volkes Hand. Bald darauf trat im Bahnbetriebswerk Rummelsburg wieder arger Platzmangel ein. Hervorgerufen wurde er durch die Lokkolonnen 2, 8 und 42, die hier über einen längeren Zeitraum ihr Domizil erhalten hatten.
Die Lokkolonne 42 war übrigens die sowjetische Reisezugbrigade, die für den regelspurigen Reiseverkehr zwischen Berlin und Brest zuständig war.
Anfänglich fuhren die sowjetischen Lokführer nur mit der Baureihe 42, bis nach und nach eine größere Anzahl von Lokomotiven der Baureihe 01 zur Verfügung stand.
Fast alle Lokomotiven der Reisezugkolonne 42 unterstanden zwar dem Lok-Depot Brest-Vychod, wurden aber häu-

2



2 Ein Blick auf den alten Rundschuppen von 1879. Auf der linken Bildseite sind deutlich Pulsometer und Hochbehälter, daneben die Werkstätten zu erkennen. Dazwischen steht das Verwaltungsgebäude, in der Mitte die einstige Zufahrt zur Bekohlungsanlage.

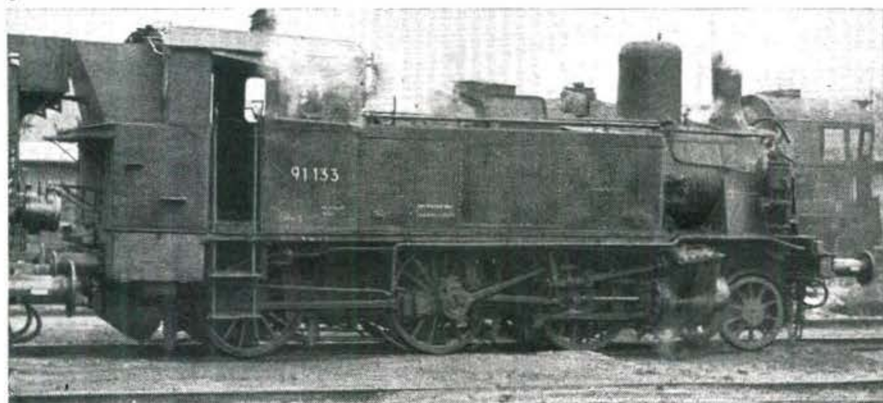
3 Die Lokomotive 91 133, ex pr. T 9^2. Einige Maschinen dieser Gattung waren um die Jahrhundertwende in Berlin-Rummelsburg beheimatet.

4 Viele Jahrzehnte gehörte die spätere BR 74 ebenfalls zum Bestand des Bw Berlin-Rummelsburg. Hier fand sie bis in die 60er Jahre hinein ein reiches Betätigungsfeld.

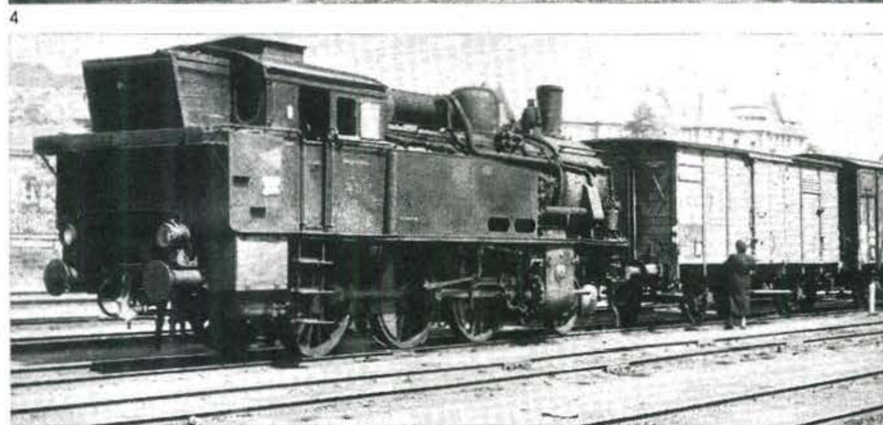
Fotos: Verfasser (Juli 1979) (1 und 2); ZBDR (3 und 4); Zeichnung: Verfasser

fig im Bahnbetriebswerk Rummelsburg repariert und ausgewaschen. Das alles geschah jedoch unter freiem Himmel und zwar auf den Gleisen 17 und 18 neben der Tischlerei oder auf dem Schmiedekanal. Gleiches traf zu für die im Güterverkehr genutzten Lokomotiven der Baureihen 44 und 52.
Ein größerer Arbeitsaufwand trat immer dann ein, wenn Lokomotiven mit größeren Schäden eintrafen oder Arbeiten an der Achssenke vorlagen. Dann mußte zunächst immer erst der Tender entkuppelt werden. Diese Maschinen fuhren dann ohne Tender mit der noch vorhandenen Dampfreserve in den Schuppen auf die Drehscheibe und anschließend auf das vorgesehene Gleis. Waren die Lokomotiven repariert – meist wurden dazu mehrere Tage benötigt –, mußten sie vom gegenüberliegenden Strahlengleis mit einer Tenderlokomotive auf die Drehscheibe gezogen, gedreht, anschließend mit einer zweiten Tenderlokomotive zum Kuppeln mit dem zuvor bereitgestellten Tender ins Freie gerückt werden.
Da diese Technologie recht aufwendig war, führte man reine Kesselarbeiten, wie den Tausch von Armaturen, den Aus- und Einbau von Überhitzerelementen ebenso wie Schieberuntersuchungen stets unter freiem Himmel aus.
Später, etwa ab 1950, als Rummelsburg zahlreiche Schnellzuglokomotiven der Baureihen 17^{10} (pr. S10[1]) und 03 beheimatete, veränderte man diese Technologie. Da jeder Schuppen über drei Toreinfahrten verfügte, konnten diese Maschinen über die Drehscheibe im gestreckten Winkel auf das gegenüberliegende Gleis gefahren werden. Die hier vorhandene nutzbare Gleislänge reichte für Lokomotive und Tender aus. Da dazu die großen Lokomotiven im Profil standen, waren die beiderseitigen Gleise nicht befahrbar. Aber – und das war wichtiger – man ersparte sich das Abtrennen des Tenders. Im Jahre 1947 begann zwischen Schuppen 1 und Stellwerk VI der Einbau einer 26-m-Drehscheibe, die vom geplanten „Groß-Bw" zwischen Neuenhagen und Fredersdorf (b. Bln.) umgesetzt worden war. Damit entfielen die unwirtschaftlichen Dreiecksfahrten.
An jener Stelle hatte sich zuvor eine kürzere Scheibe befunden, die dem Drehen von auswärtigen Wendelokomotiven diente.
Ursprünglich gab es im Bahnbetriebswerk Rummelsburg eine Pulsometeranlage und einen Hochbehälter. Letzterer war zwischen Schmiede und Magazin in etwa 15 m Fallhöhe untergebracht. Als Speisewasserlieferant diente der nahegelegene Rummelsburger See. Teilweise wurde das betriebswichtige Naß aus Flachspiegelbrunnen bezogen. Später versorgte Rummelsburg das bahneigene Wasserwerk am Bahnhof Ostkreuz, dessen formschöner Wasserturm noch heute ein bekanntes Berliner Wahrzeichen ist und inzwischen unter Denkmalschutz steht.

3



4



Die Umbauten

Die ersten großen Umbauten begannen erst 1962, also zu einem Zeitpunkt, als sich die Traktionsumstellung bei der Deutschen Reichsbahn abzeichnete.
Zwei Jahre zuvor wurde der Rundschuppen 1 abgetragen, ohne jedoch die entstandene Freifläche für Neubauten nutzbar zu machen.
Auf der Fläche zwischen Magazin und Lokleitung fanden drei große 100 000 l-DK-Behälter, drei Zapfsäulen, zahlreiche neue technische Einrichtungen und eine moderne Ölausgabe für den geplanten Dieselbetrieb Platz. Nicht verändert wurde allerdings die über 80 Jahre alte Gleisführung.
1965 verlängerte man die gedeckte Drehscheibe im nunmehr vorhandenen Schuppen 2, um die zahlreichen Karlshorster V 180 unterbringen zu können.
Die schließlich im Jahre 1981 begonnene Rekonstruktion stellte die bisher größte Bautätigkeit in der Geschichte des Bahnbetriebswerks Rummelsburg dar. Völlig zu verändern waren auch die Gleisanlagen. Im Bereich der alten Ausschlackanlage und des späteren einfachen Untersuchungskanals entstanden zwei Stumpfgleise zum Abstellen der Diesellokomotiven.
Am Standort der ehemaligen 26-m-Drehscheibe errichtete man die neuen Durchgangsgleise 14 und 15, von denen das eine Gleis über einen langen modernen Untersuchungs- und Reparaturkanal führt. Er diente speziell für die Wartung und Unterhaltung der noch vorhandenen Schnelltriebwagen der Bauart Görlitz. Die zwischen den Zu- und Ausfahrgleisen der Einsatzstelle ehemals vorhandenen Anlagen wurden zu Bockgleisen umfunktioniert und bieten eine relativ hohe Abstellkapazität.
Der längst überflüssig gewordene riesige Kohlenbansen an der Westseite des jetzigen Schuppens erhielt drei lange Gleise für die hinterstellten Triebzüge.
Die Zufahrt ist allerdings nur über das Streckengleis aus Richtung Nordwest möglich. Die Zufahrweiche befindet sich auf der Brücke der Fern- und S-Bahnstrecke nach Erkner
Mit Abschluß der Rekonstruktionsarbeiten wurden einige Gleise mit einer Fahrleitung überspannt, die seit dem 3. Juli 1985 betriebsbereit ist.

Der Betriebsteil Rummelsburg des Bahnbetriebswerks Berlin Hauptbahnhof ist eine moderne Dienststelle und wird allen Anforderungen der Diesel- und E-Traktion gerecht.

Die Organisationsformen

Der Organisationsform nach gehörte die Betriebswerkstätte seit Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen zur am 21. Februar 1880 gegründeten Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Berlin; seit 1920 ist sie der Reichsbahndirektion Berlin unterstellt. Anfang der 50er Jahre erhielt Rummelsburg den Status eines „Mutter-Bws", als die erst kurz zuvor zum Triebwagen-Bw Karlshorst erhobene Technische Dienststelle wieder ihre Selbständigkeit verlor und dem Bahnbetriebswerk Rummelsburg als Triebwagen-Abteilung unterstellt wurde.

Am 1. Januar 1958 büßte aber das altehrwürdige Bahnbetriebswerk Rummelsburg endgültig seine Eigenständigkeit ein. Seitdem gehört es zum Bahnbetriebswerk Berlin Ostbahnhof (seit 15. Dezember 1987 Bw Berlin Hauptbahnhof).

Die Zugförderungsaufgaben

Nachdem bis 1884 alle großen Eisenbahn-Gesellschaften verstaatlicht worden waren, wurden der KED Berlin fast ausschließlich Nahverkehrsaufgaben zugedacht. Daran änderte sich bis 1920 kaum etwas. Die Leistungen für den Reise- und Güterfernverkehr teilten sich die Nachbardirektionen.

Die ursprünglichen Zugförderungsaufgaben der Betriebswerkstätte Rummelsburg beschränkten sich auf die Zugbildung und -auflösung. Einige Jahre später kamen Leistungen der sogenannten Sammler- und Verteilerzüge hinzu – heute als Nahgüterzüge bezeichnet.

Derartige Zugfahrten beschränkten sich meist auf der Nordringstrecke nach Weißensee (später Greifswalder Straße, heute Ernst-Thälmann-Park) und zum Güterbahnhof Moabit, teilweise aber auch bis Ruhleben und Spandau. Güterzugleistungen auf der eigentlichen Stammstrecke nach Frankfurt (Oder) sind aus der Zeit vor der Jahrhundertwende nicht überliefert. Mit der Inbetriebnahme des Verschiebebahnhofs Pankow wurde ab 1895 der Aktionsradius der im Bahnbetriebswerk Rummelsburg beheimateten Lokomotiven erweitert.

Hauptaufgabe war und blieb außerdem bis in die jüngste Vergangenheit die Anschlußbedienung. Dazu gehörten das Gaswerk Lichtenberg, die Werkstätten-Inspektion der ehemaligen NME am Markgrafendamm ebenso wie die Schlachthöfe an der Landsberger Allee (heute Leninallee). Später kamen die Markthallen am Alexanderplatz hinzu und schließlich der Berliner Osthafen (BEHALA) und die Knorr-Bremsenwerke (siehe „me" 5/86, S. 12 und 13). Für die immer schwerer gewordenen Frachtenzüge, insbesondere auf den Nordringstrecken, kam das seinerzeit zuständige Maschinen-Amt Berlin I nicht umhin, für alle Züge bis Weißensee Vorspannleistungen anzuordnen.

Der Verschiebebahnhof Rummelsburg liegt inmitten der einstigen Spreeniederung im Berliner Urstromtal. Der Anstieg von Rummelsburg über den Bahnhof Friedrichsberg (heute Frankfurter Allee) bis zum Güterbahnhof Weißensee (heute Thälmannpark) ist recht beträchtlich und weist zudem enge Gleisradien auf.

Auch die ab 1911 in Rummelsburg beheimateten Lokomotiven der Gattung T 13 brachten keine wesentlichen Verbesserungen in der Zugleistung. Es war stets notwendig – und das über Jahrzehnte – in der Rangiergruppe III eine Schublokomotive bereitzuhalten. Bis 1915 mußten sich die Lokmannschaften mit den unwirtschaftlichen Naßdampfmaschinen abmühen. Welch ein Segen dann für unsere Altvorderen, als die ersten Heißdampflokomotiven in Rummelsburg eintrafen!

Von der Union-Gießerei erhielt die Betriebswerkstätte bis 1918 erst einmal 20 Maschinen der Gattung T 14. Sie waren bis zum Ende des Dampfzeitalters in Rummelsburg beheimatet. Diese fabrikneuen, kräftigen Tenderlokomotiven übernahmen im Berliner Stadtgebiet nahezu den gesamten Güterzugdienst. Zu den vielfältigen Rangieraufgaben gehörte auch die Bedienung des Abstellbahnhofs Rummelsburg, des Bahnhofs Köpenick sowie der Güterbahnhöfe Frankfurter Allee, Landsberger Allee (Leninallee) und Weißensee.

Ein Kuriosum besonderer Art sei am Rande vermerkt: Bis zum ersten Weltkrieg war Rummelsburg die Aufgabe übertragen, Berlins älteste Gasanstalt, an der Gitschiner Straße, zwischen Cottbuser- und Hallischem Tor gelegen, mit Kohle zu beliefern. Da besagtes und damals noch am Südrand der Stadt gelegenes Gaswerk keinen direkten Bahnanschluß besaß, fuhren die Rangierabteilungen zunächst bis zum Schlesischen Güterbahnhof (heute Ostgüterbahnhof) und von dort als begleitete Rangierfahrt über die Gleise der hier noch vorhandenen und 1851 eröffneten Berliner Verbindungsbahn! Etwa in der Mitte, zwischen Oberbaum- und Schillingbrücke, wurde die Spree überquert. Weiter ging es mit vorauslaufenden Warnposten durch die dicht befahrene Skalitzer Straße. Ab 1917 unterblieben diese Fahrten, und man bediente sich des Schienenweges nur dann, wenn Kanäle und Spree zugefroren waren. Diese Aufgabe übernahm nun aber eine Lokomotive der Gattung T 12 des Bahnbetriebswerkes Berlin Schlesischer Güterbahnhof.

Bald nach Gründung der Reichsbahn erhielt Rummelsburg auch Schlepptenderlokomotiven der Gattungen G 5^2, G 8^1 und G 10, letztere fabrikneu von Borsig.

Der Einzugsbereich war jetzt hauptsächlich die Strecke nach Frankfurt (Oder). Aber auch Eilgüterzüge vom Schlesischen Güterbahnhof nach Cüstrin (heute Kostrzyń/Polen) und Landsberg (Warthe) (heute Gorzów WKp/Polen) sind überliefert. Wegen der geforderten höheren Geschwindigkeit zogen diese Züge ab 1936 die Lokomotiven der Baureihe 56^{2-9} (Gattung G 8^1).

Eine große Wende trat im Sommer 1945 ein. Anfangs wurden alle von Berlin ausgehenden Strecken befahren. Das betraf auch jene Strecken, die inzwischen zur VRP bzw. UdSSR gehörten. Bekannt sind bis 1949 Einsätze nach Brest und Tschernjachowsk (UdSSR, bis 1945 Insterburg).

War das Bahnbetriebswerk Rummelsburg bis zur Gründung der DDR ein reines Güterzuglokomotiv-Bw – abgesehen von der Gastrolle der sowjetischen Kolonne 42 –, änderten sich die Zugförderungsaufgaben bald.

Als dann aber die Bahnbetriebswerke Anhalter Bahnhof und Gesundbrunnen an Bedeutung verloren, kam das Bahnbetriebswerk Rummelsburg plötzlich zu Schnellzugehren. Lokomotiven der Baureihen 03 und 17^{10} (ex Gattung S 10^1) waren fortan nach Görlitz, Frankfurt (Oder) und Stralsund unterwegs. Hinzu kamen drei Jahre lang die Strecken nach Güsten über die Stadtbahn und Belzig sowie vom Ostbannhof nach Leipzig Hbf.

Nach 1952 bespannten Rummelsburger Lokomotiven Güterzüge von Tempelhof Verschiebebahnhot nach Halle (Saale) Güterbahnhof, von Rummelsburg oder Wuhlheide nach Ziltendorf, nicht zu vergessen der Langlauf Seddin–Frankfurt (Oder) Verschiebebahnhof, stets mit Personalwechsel in Erkner. Außerdem gehörten dazu Leistungen vom Güterbahnhof Berlin-Lichtenberg nach Wriezen sowie die Schwerlastzüge von Lübbenau nach Schöneweide, eine Standardleistung übrigens, die sich bis Ende 1956 hielt.

Fortsetzung und Schluß in Heft 3/90

Hartmut Küster (DMV), Leipzig

Anregung vom Vorbild:

Bahnhof Caputh-Geltow

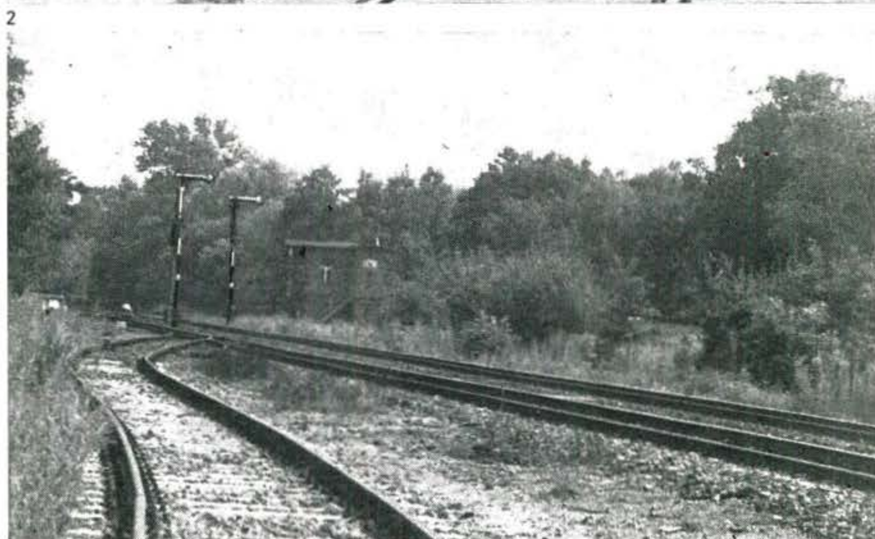
Der österreichische Schriftsteller Karl Kraus, bekannt für Wortwitz und geistreiche Aphorismen, äußerte einmal: „Die kleinen Stationen sind sehr stolz darauf, daß die Schnellzüge an ihnen vorbei müssen." An diese vieldeutige heiter-ironische Bemerkung sollten vor allem die Modelleisenbahner denken, die trotz des gravierenden Platzmangels an der Gestaltung eines bescheideneren Motivs wenig Interesse finden. Das Vorbild offeriert gerade für besondere Härtefälle eine Fülle von Anregungen.
Bekanntlich ist bei eingleisiger Streckenführung das Kreuzen von Zügen nur in Bahnhöfen möglich. Für diese Betriebsabläufe werden beim Vorbild auch kleine Bahnhöfe genutzt. In Caputh ist eine dieser unauffälligen und dennoch beachtenswerten Anlagen zu finden.

Das Vorbild
Der an der KBS 185 Wildpark – Potsdam Hbf – Jüterbog gelegene Bahnhof Caputh-Geltow verfügt über zwei Durchgangsgleise sowie zwei Gleise für die Güterabfertigung. An einem Durchgangsgleis liegt der Hausbahnsteig (Abb. 1), am anderen ein Zwischenbahnsteig. Beide Gleise werden häufig für Zugkreuzungen und Überholungen genutzt (Abb. 2 und 3). Auf der relativ stark befahrenen Strecke ist ein abwechslungsreiches Betriebsgeschehen zu beobachten. Neben einigen Transitzügen rollen vor allem oftmals aus internationalen Waggons gebildete Güterzüge durch den Bahnhof Caputh-Geltow. Der Personenverkehr wurde bis in die jüngste Vergangenheit zumeist mit aus zwei- und dreiachsigen Rekowagen gebildeten Zügen bewältigt. Heute bestehen diese Züge ausschließlich aus Bgh-Wagen. Triebzüge der BR 171 verkehren mehrmals am Tage als Überführungsfahrten vom Bw Seddin, um dann planmäßig auf der Relation Potsdam Hbf – Potsdam Stadt – Babelsberg zu pendeln. Vor den lokbespannten Zügen herrschen die Baureihen 110, 118, 130 und 132 vor. Bis vor einigen Jahren waren außerdem gelegentlich Lokomotiven der Baureihe 52 der Bahnbetriebswerke Brandenburg und Wustermark im Güterzugdienst anzutreffen.

1



2

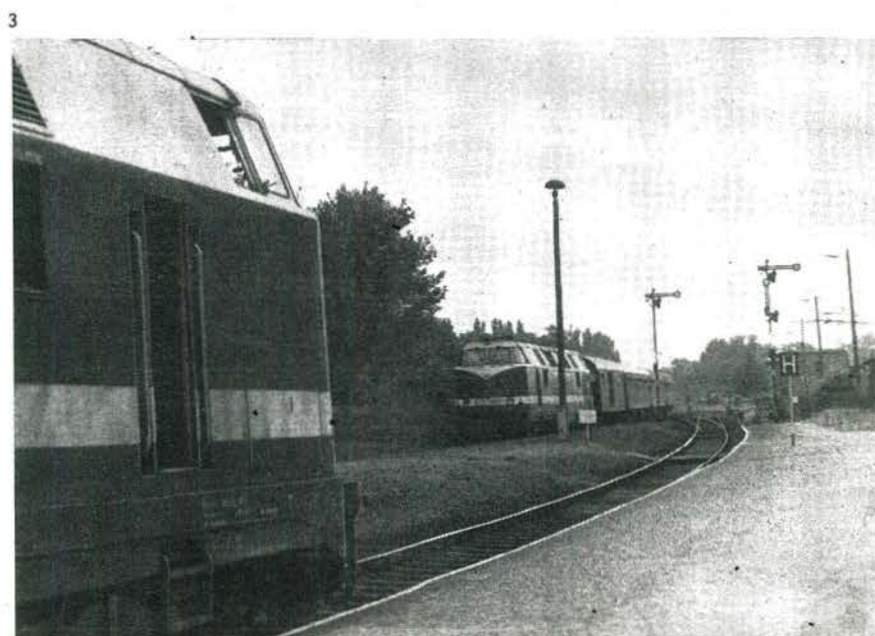


1 Bahnhof Caputh-Geltow aus Richtung Jüterbog

2 Ausfahrt in Richtung Potsdam

3 Täglich in Caputh-Geltow zu beobachten: Zugkreuzungen. Einfahrt hat gerade ein Personenzug aus Richtung Jüterbog. Danach wird die 118, die am Hausbahnsteig steht, wieder ihren Güterzug in Bewegung setzen.

3



In den 60er Jahren gehörten neben den 52ern auch die Baureihen 38^{10-40}, 78 und vor den Schnellzügen die Baureihe 01^5 zum täglichen Bild.

4



Modellvorschlag

Variante A

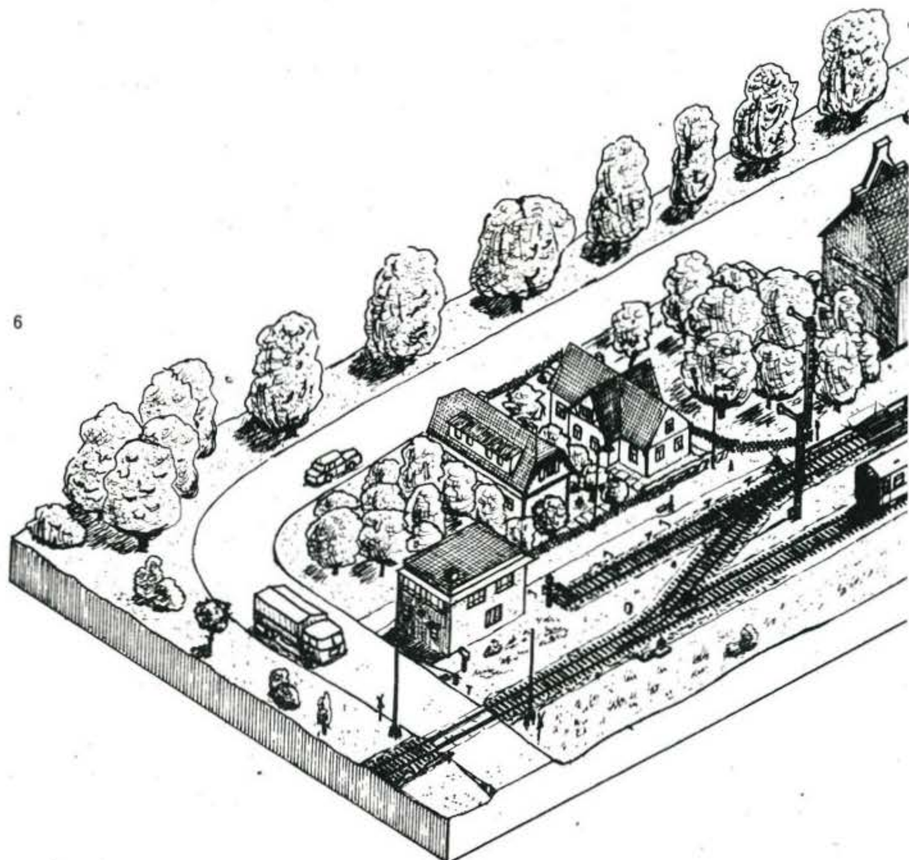
In dieser einfachen Form gestattet der Bahnhof dennoch einen abwechslungsreichen Betrieb. Die Länge der beiden Durchgangsgleise entscheidet allerdings darüber, ob das Betriebsgeschehen einer eingleisigen Hauptstrecke oder einer Nebenbahn wiedergegeben werden kann. Während Personenzug- und Nahgütergarnituren mit wenigen Wagen immer noch als vorbildgetreu anzusehen sind, sollte beim Nachgestalten einer Hauptstrecke bedacht werden, daß unter anderem ein Schnellzug in der Regel nicht nur aus zwei Wagen besteht. Diesem Umstand muß die Länge der Gleise angepaßt werden, wenngleich – wie beim Vorbild – Schnellzüge hier nicht zu halten brauchen und aus wenigen Wagen bestehen. Neben dem Kreuzen und Überholen von unterschiedlichen Zuggattungen könnte der Nahgüterzug, bei angenommenem starkem Ortsgüteraufkommen, recht oft zum Einsatz kommen, da die bescheiden dimensionierten Abfertigungsanlagen in ihrer Kapazität eng begrenzt sind und eine hohe Bedienfrequenz erfordern würden. Beim Vorbild aber wurde der Wagenladungsverkehr schon vor vielen Jahren eingestellt. Auf den Nebengleisen werden heute gelegentlich Schadwagen für das Raw Potsdam abgestellt. Auch dieser Sachverhalt dürfte eine nicht uninteressante Anregung für den Modelleisenbahner sein.

Variante B

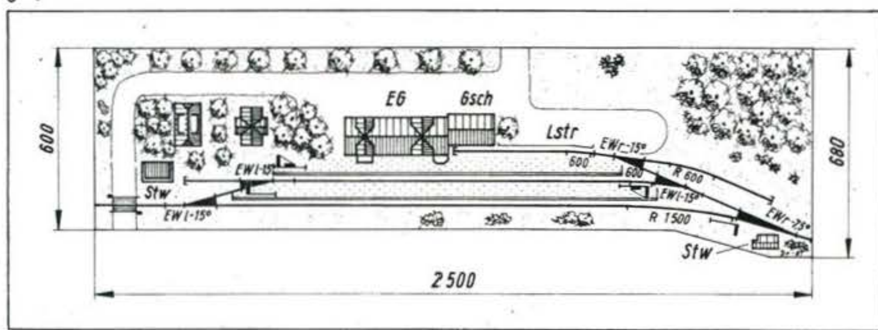
Hier ist der Reiseverkehr auf den Inselbahnsteig konzentriert. Dadurch konnten die Weichen im Interesse einer erweiterten Güterumschlaganlage günstiger angeordnet werden. Dennoch ist es möglich, die Bahnsteige gemäß Variante A beizubehalten. Die Ladegleise könnten Bestandteile eines Holzumschlagplatzes sein. Auf einem der Abstellgleise ist darüber hinaus Platz für einen Bauzug.

Für Variante A und B gilt gleichermaßen, daß der gesamte Bahnhofsbereich auch in starker Krümmungslage angeordnet werden kann. Im Interesse eines abwechslungsreichen Fahrbetriebs empfiehlt es sich, einen Schattenbahnhof zu konzipieren.

6



5



4 Ein Blick auf das architektonisch interessante Empfangsgebäude

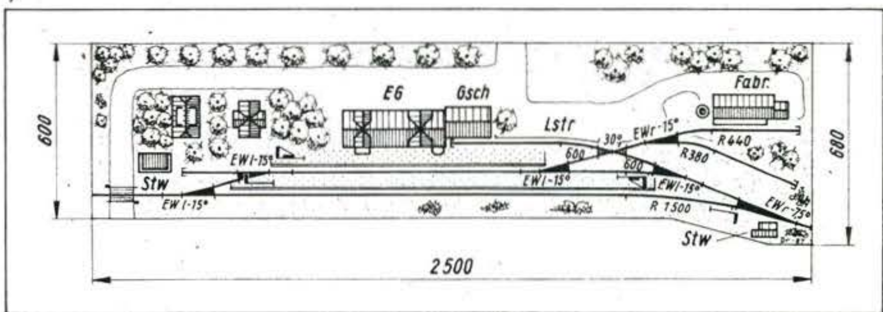
5 Bahnhof Caputh-Geltow, Variante A

6 Perspektivzeichnung zur Variante A

7 Bahnhof Caputh-Geltow, Variante B

Fotos: Verfasser; Zeichnung J. Kruspe, Leipzig, bearbeitet von G. Driesnack, Königsbrück und G. Fromm, Erfurt

7



Lajos Kovács, Dresden

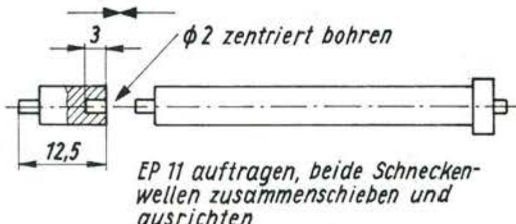
BR 106 in der Nenngröße TT

Die beim Vorbild in großer Stückzahl vorhandene Rangierlokomotive der BR 106 dürfte für die TT-Freunde eine willkommene Ergänzung des Triebfahrzeugparks sein. Da sie von der Industrie nicht angeboten wird, bleibt nur der Eigenbau. Das nach folgender Anleitung entstandene Modell weist auch im Bereich der Weichenstraßen gute Laufeigenschaften auf. Das Ausgangsmodell bildet die BR 103.

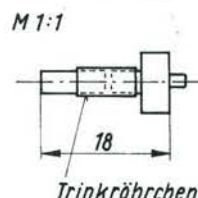
Das Gehäuse

Mit Hilfe der Abb. 001 bis 003 wird das Gehäuse angefertigt. Dazu sind nachstehende Materialien erforderlich:
Messingbleche 1 mm, 0,4 mm und 0,2 mm dick, Lötzinn, Kugelschreiberminen Cu-Rohr ∅ 1,5 mm, Cu-Draht ∅ 0,5 mm und ∅ 0,3 mm, dünne Folie sowie Zweikomponentenkleber.
Die fertiggestellten Teile werden nach dem Anpassen zusammengelötet. Kleine Differen-

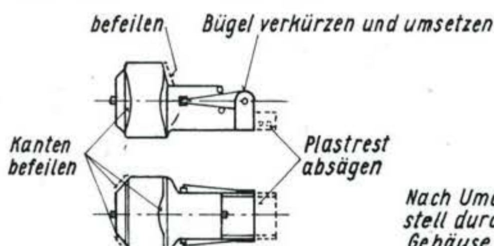
Herstellung der verlängerten Schneckenwelle M 1:1



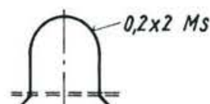
Verkürzen des Antriebsritzels
M 1:1



Umarbeitung des Antriebsmotors M 1:2

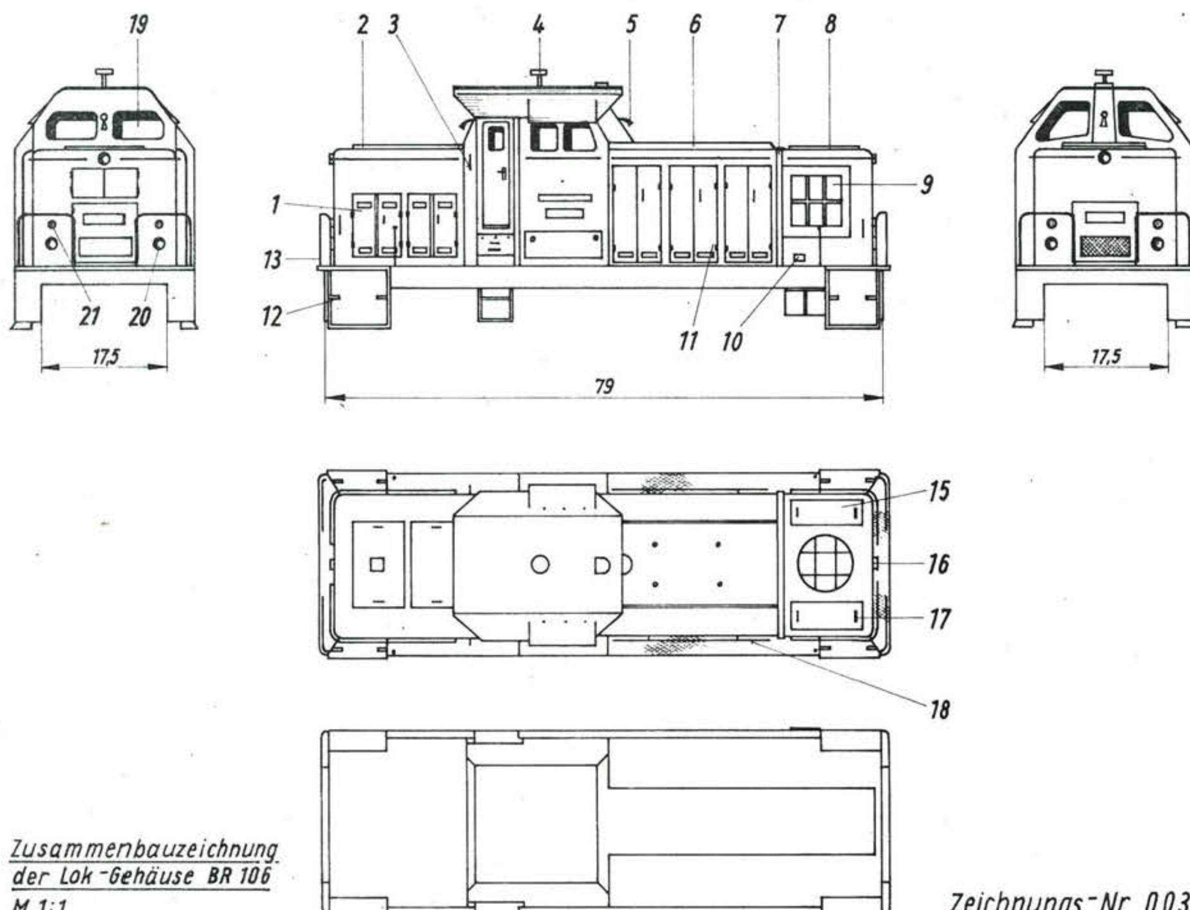


Befestigungsbügel M 1:2



Nach Umarbeitung Motor am Fahrgestell durch Befestigungsbügel befestigen. Gehäuse und Fahrgestell vorsichtig zusammenschieben. Pufferbohlen müssen am Gehäuse anliegen.

Zeichnungs-Nr. 005



Zusammenbauzeichnung der Lok-Gehäuse BR 106
M 1:1

Zeichnungs-Nr. 003



Zweifellos bereichert das nach dieser Bauanleitung gefertigte Modell der BR 106 den Triebfahrzeugpark in der Nenngröße TT.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

zen lassen sich mit Lötzinn ausbessern und sind danach zu befeilen.
Die auf Abb. 001 mit Punktlinien markierten Stellen müssen mit den nebenstehenden Bauteilen angelötet oder angeklebt werden.

Das Führerhaus besteht nur aus 0,2 mm dikkem Blech und das deshalb, weil sonst Schwierigkeiten beim Anbringen des Antriebsmotors entstehen. Nach dem Zusammenlöten aller Teile werden die Kanten am Motor- und Aggregateraum abgerundet. Jetzt muß das Gehäuse mit den auf Abb. 002 dargestellten Bauteilen ergänzt werden.
Wo welche Teile hinkommen, ist auf Abb. 003 ersichtlich.
Die Lampenröhrchen, wie Spitzensignal und Schlußsignal, sind mit Zweikomponentenkleber (Helapox) auszufüllen. Nach dem Aushärten sehen sie sehr vorbildgetreu aus!

Das Fahrgestell

Es werden nachstehende Materialien benötigt:

- eine komplette TT-Lokomotive der BR 103 (ohne Gehäuse),
- ein Antriebsradsatz,
- zwei Kuppelstangen,
- zwei Niete,
- ein Rahmen von der BR 103,
- eine untere Radsatzabdeckung,
- eine Schneckenwelle von der BR 103,
- zwei Stromabnehmer (Schleifer) der BR 103 und
- zwei Drehgestellabdeckungen von der BR 200.

Zuerst wird die Lokomotive der BR 103 zerlegt. Dabei sollten auf die kleinen Kügelchen der Schneckenwelle geachtet werden. Sie dürfen nicht verloren gehen! Der zweite Rahmen von der letzten Radsatzlagerung ist, wie auf Abb. 003 dargestellt, abzutrennen. Der Rahmen setzt sich aus drei Teilen zusammen. Besonders ist auf rechtwinklige Sägeschnitte zu achten. Mit EP 11 werden die Teile zusammengeklebt.
Nach dem Trocknen sind die Seiten abzusägen und die Trittstufen einzufeilen. Alle anderen Abmessungen und weitere Hinweise können aus Abb. 004 entnommen werden. Das Lokgehäuse wird an der Pufferbohle durch Klemmen gehalten. Eine Schraubverbindung ist nicht vorgesehen.

Die Antriebselemente

Antriebsritzel und Schneckenwelle entstehen nach Abb. 005.
Das Antriebsritzel wird gekürzt und durch Klebstoff Saladur mit einem Stück Plastetrinkröhrchen zusammengefügt.
Die zweite Schneckenwelle ist rechtwinklig abzusägen, zentrisch zu bohren und mit EP 11 zusammenzukleben.
Nun kann das Fahrgestell montiert werden. Durch Drehen des Antriebsritzels müssen die Räder leichtgängig zu bewegen sein.
Der vorhandene Motor paßt nicht in das selbst gebaute Lokgehäuse.
Daher sind Veränderungen gemäß Abb. 005 erforderlich. Zuerst wird das Lokgehäuse mit einer Feile abgeschrägt. Nach dem Saubermachen des Motors von Metallresten ist das vordere Plastteil zu bearbeiten. Der Motor wird mit einem dünnen Messingstreifen gehalten, wobei beide Enden unter dem Fahrgestell umgebogen werden.

Der Probebetrieb

Die BR 106 erhält das Ballaststück des Industriemodells der BR 103. Weitere Ballaststücke sind nicht erforderlich.
Das neu entstandene Modell bewegt in der Ebene 30 Achsen. Diese Leistung reicht für eine TT-Rangierlokomotive aus. Sie weist die gleichen Anfahrparameter wie die BR 103 auf.

Die Beleuchtung

Zwei Minidioden und zwei Glühlampen ermöglichen eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung. Für die Glühlampen sind keine Halterungen vorgesehen worden. Erstere sind auf der Diodenzuleitung angelötet.

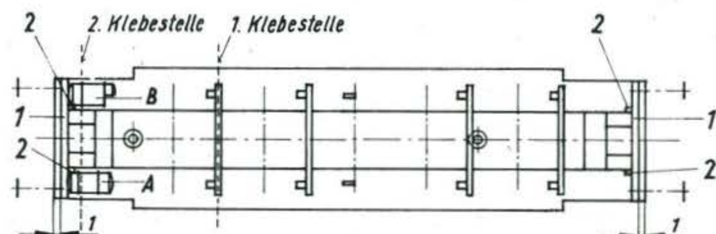
Die Farbgebung

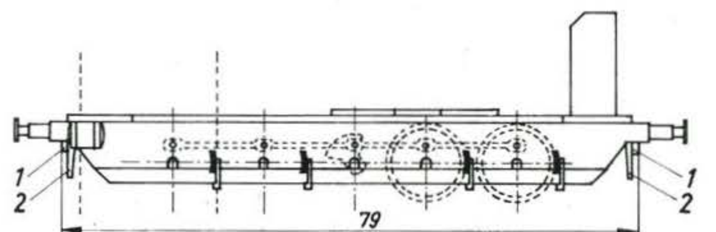
Wenn die Lokomotive ihre ersten Runden zufriedenstellend hinter sich gebracht hat, kann sie farblich behandelt werden. Lokgehäuse orange, unterer Bereich, wie Laufstege, Kuppelstangen, Haltegriffe, sind schwarz oder grau zu lackieren. Die verwendete Nitrofarbe läßt sich mit einem Haarsprüher leicht auftragen.
Nun erhalten die Schlußsignale jeweils ein rotes Pünktchen, und auf der Innenseite des Gehäuses ist durchsichtige Folie anzubringen.
Betriebsnummer und Beschriftung werden auf fotografischem Wege hergestellt und dann aufgeklebt.

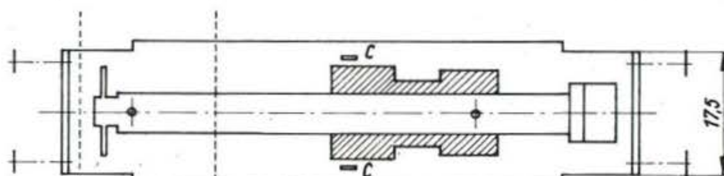
Nr.	Benennung	Anzahl	Dicke	Abmessungen	Herstellung
1	Türen für Aggregatraum	4	0,2	ϕ 0,3; ϕ 0,5	Cu-Draht anlöten und flachfeilen
2	Dachklappen für Aggregatraum	1	0,2	Messing 0,2 dick; Cu-Draht ϕ 0,3	wie Nr. 1
3	Haltestange	4	ϕ 0,3	Cu-Draht	anlöten
4	Antenne	1	ϕ 2		Schaft auf ϕ 0,5 abdrehen und anlöten
5	Horn	2	ϕ 1		spitz feilen, biegen und anlöten
6	Motorraumabdeckung	1	0,2	Lötzinn	In Form biegen und anpassen. Lötzinnpünktchen flach und quadratisch feilen.
7	Verstärkung	1	0,2	Streifen 48x1	
8	Oberer Lüfter	1	0,2	Cu-Draht ϕ 0,3 zusammenlöten, Draht flachfeilen.	
9	Seitliche Lüfter	2	0,2		wie Nr. 8 ϕ 0,3
10	Deckel	2	0,2		am Gehäuse ankleben
11	Türen für Motorraum	6	0,2	Messing 0,2 dick; Cu-Draht ϕ 0,3; Cu-Draht ϕ 0,5	wie Nr. 1
12	Tritte	8	0,2		anlöten
13	Geländer, Griffstangen	je 4	ϕ 0,5		nach dem Formen in die Bohrungen passen und einlöten
14	Haltestangen	4	ϕ 0,3	Cu-Draht	wie Nr. 3
15	Klappen	2	ϕ 0,3	Cu-Draht	in Form biegen, anlöten und flachfeilen
16	Lampen	2	ϕ 2	Cu oder Ms	an Gehäuse anlöten, in Form feilen und mit ϕ 1 durchbohren
17	Haltestangen	4	ϕ 0,3	Cu-Draht	anlöten
18	Haltestangen	6	ϕ 0,3	Cu-Draht	gem. Zeichnung-Nr. 003 anlöten
19	Scheiben			dünne Folie	ankleben
20	Lampen	4	ϕ 2	Kugelschreiberminenstück	einlöten und befeilen
21	Schlußleuchten	4	ϕ 1,5	Ms-Rohr	wie Nr. 20"

Zeichnungs-Nr. 002

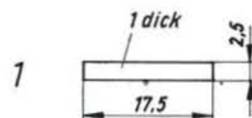
Fahrgestell BR 106 M 1:1



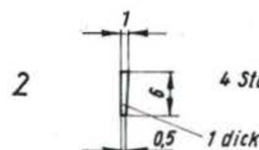




C = Öffnungen für Motorbefestigung

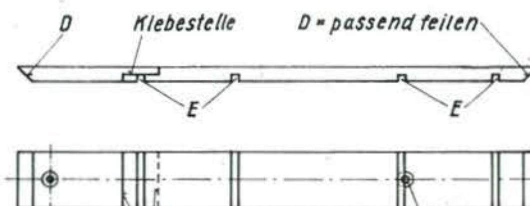


1 — 2 Stück herstellen und unter die Pufferbohlen kleben.



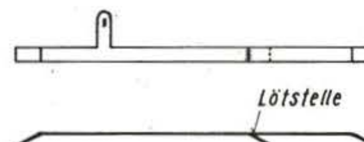
2 — 4 Stück Bahnräumer anfertigen

Abdeckung M 1:1

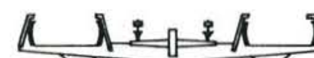


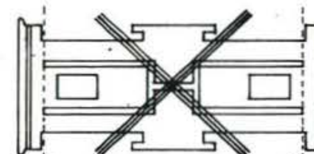
E = ausfeilen und die fertige Bremsimitation, jeweils das vordere und hintere absägen, befeilen, und nach anpassen in die Nuten einkleben.

Stromabnehmer M 1:1

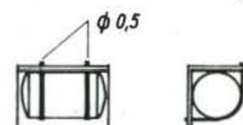


Drehgestellabdeckung BR 200 M 1:1





Linke Kesselhalterung M 2:1



ϕ 0,5 Cu-Draht nach anlöten an Winkelblech flachfeilen.



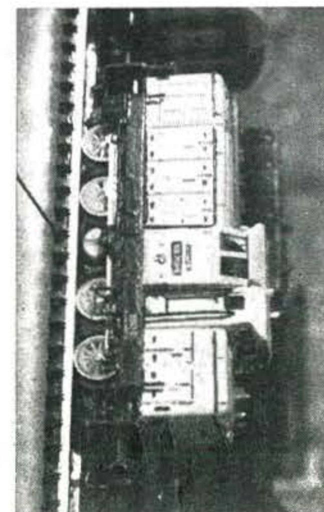
Kessel „A" mit 2 mm Abstand von der Unterkante an das Fahrgestell ankleben.

Am rechten Kessel „B" ϕ 0,5 Cu-Draht anlöten und flachfeilen.

An obere Ecke des Fahrgestells ankleben.

Zeichnungs-Nr. 004

Dach
0,2 dick
0,4 dick
Abgasrohr
Biegekante
Biegekante
ϕ 0,5
ϕ 0,5
alle diese Teile 0,2 dick
Biegekanten
ϕ 0,5
ϕ 2,3
ϕ 0,2 d.
formbiegen
0,2 dick
Regenschutz erst zusammenlöten
ϕ 0,3 Cu-Dr.
an Tür unten anlöten
Biegekante
1 dick
Biegekante
1 dick
ϕ 1,5
ϕ 2
1 dick
ϕ 2
ϕ 1,5
1 dick
L
alle Bohrungen ϕ 0,5
Alle Bauteile im M 1:1.
1 dick
1 dick
0,2 dick
L
L 3×1×7,5
Zeichnungs-Nr. 001





Hallo, Junioren!

Nach den kurzen Weihnachtsferien ist die Freude auf den nächsten Ferienmonat Februar besonders groß. Ich glaube, dafür gibt es zwei Gründe. Ein Kurzurlaub im Winter mit Sonnenschein, einigen Kältegraden und Pulverschnee zum Skifahren und Rodeln ist eine dufte Sache. Wünschen wir uns also ein duftes Winterferien-Urlaubswetter! Gut erholen kann man sich aber nicht nur im Schneegetümmel. So komme ich zu dem zweiten Grund für die Ferienfreude. In diesen Februartagen haben wir aber auch Zeit, unsere Junior-Modellbahnanlage neu zu gestalten. Neu? Das kann bedeuten, erstmalige Planung und Beginn der festen Montage auf einer Grundplatte. Neu kann aber auch bedeuten, Vervollkommnung oder prinzipieller Umbau der bestehenden Anlage. Die Voraussetzungen dafür sind unterschiedlich. Daher dominiert heute wieder das Thema „Gleisplan". Ich möchte meine neuen Junior-Leser darauf hinweisen, daß in den Heften 10 und 12/87 dazu einige wichtige Regeln veröffentlicht wurden. Viele Zuschriften mit Gleisplan-Vorstellungen haben mich erreicht. Alle bis jetzt eingegangenen Beispiele werden auf den Junior-Seiten dieser Ausgabe und der folgenden Hefte vorgestellt. Heute greife ich einen Vorschlag des Modellbahnfreundes Christoph Laubmann aus Mülsen St. Jacob auf. Unter dem Titel „Wie Züge länger auf der Strecke bleiben" mache ich Euch mit seinen Gleisplanvarianten vertraut. Die von Freund Laubmann eingereichten Skizzen überarbeitete Günter Fromm. Die dazugehörigen Kommentare entstanden aus den Gedanken von Christoph Laubmann und den kritischen Hinweisen unseres Spezialisten. Die für Euch wichtigen Fakten sind so umfangreich, daß wir auf der nächsten Junior-Seite darauf noch einmal zurückkommen werden. Eine gute Ergänzung dafür sind die Tips von F. Tinius zum Schottern von Gleisen und Anfertigen von Spachtelmasse. Sie kommen ebenfalls aus dem reichen Erfahrungsschatz der AG Verkehrsbautechnik, über die Ihr Euch im Heft 12/89 informieren konntet.

Die Rätselaufgabe vom Oktober war eine sehr harte Nuß. Sie zu knacken, gelang nur wenigen. Daher glaube ich, daß Ihr des Rätsels Lösung mit Spannung erwartet. Mit herzlichen Bastlergrüßen, Euer

Willy

Drei schwerwiegende Fehler!

Im Bahnhofskopf von Holger konnte es nicht rollen, da sich in seinem Schaltplan (siehe Heft 10/89) drei schwerwiegende Fehler eingeschlichen haben. Beginnen wir rechts im Bild. Die Fahrstromeinspeisung an den beiden Gleisen führt zum Kurzschluß. Der Rückleiter ist einmal an der Außenschiene und das zweite Mal an der Innenschiene angeschlossen. Ein Anschlußpaar ist zu vertauschen!

Fehler Nr. 2: Der Weichenantrieb hat sich beim Einschalten sofort durch ein sehr unfreundliches Brummen bemerkbar gemacht. Die Elektromagnete der TT-Weichen sind nur für Momentstrom ausgelegt. Holger hat die Anschlußklemmen für den Schaltstrom mit denen für die Rückmeldeleitung verwechselt. Daher erhalten die beiden Magnete gleichzeitig Dauerstrom und werden nach kurzer Zeit funktionsunfähig. Richtig wird es, wenn die über die Schalter geführten Leitungen an die beiden Anschlußklemmen für den Schaltstrom angeschlossen werden. Jeder Handelspackung ist eine Schaltskizze beigefügt. Nehmt Euch die Zeit, sie vor dem elektrischen Anschluß der Weichen zu studieren. Das alte Sprichwort „Vor dem Schaden klug sein!" bewährt sich in diesem Falle hundertprozentig.

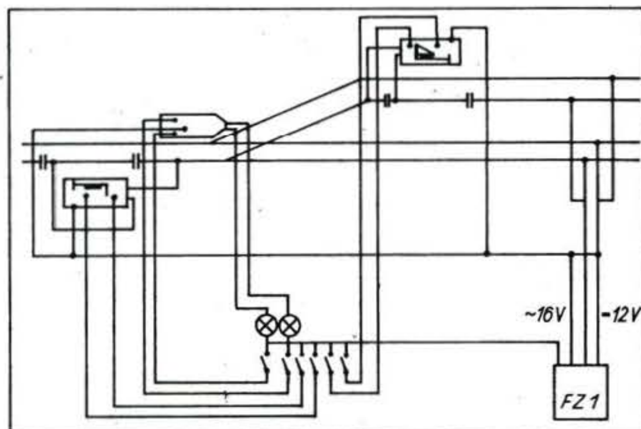
Keinen direkten Schaden verursacht der dritte Schaltfehler. An dem Signal links im Bild kann jedoch ein zum Halten gekommener Zug nicht wieder anfahren. Die richtig unterbrochene Schiene wird bei Fahrtstellung des Signals nicht, wie gewünscht, mit Fahrstrom versorgt, weil beide Schaltleitungen an dem isolierten Schienenstück verlötet sind. Um den bei Fahrtbegriff erwünschten Fahrstrom zu erhalten, muß einer der beiden Unterbrecher überbrückt werden. Das Signal in der Bildmitte zeigt das richtig.

Da Ihr bei jeder Knobelei etwas dazulernen wollt, muß ich Euch noch einen kleinen Hinweis mit auf den Weg geben. Vor der Verdrahtung Eurer Anlage müßt Ihr Euch entscheiden, welche von den beiden Schienen die Funktion des Rückleiters übernehmen soll. Diese Schiene sollte dann auch nicht für die signalabhängige Fahrstromschaltung benutzt werden. Vergleicht bitte das Schaltbild aus dem Heft 10/89 mit der hier veröffentlichten Skizze sehr genau. Im Heft 10/89 ist zu erkennen, daß Holger einmal die Innenschiene und das andere Mal die Außenschiene unterbrochen hat. Alte Hasen unter den Modelleisenbahnern haben auch dafür Lösungen parat. Ihr solltet jedoch zunächst die Grundregel anwenden, daß nur eine von den beiden Schienen die Rückleiterfunktion übernehmen kann.

Übrigens entnehme ich den vielen falschen bzw. unvollständigen Auflösungen, daß mancher von Euch noch keine feste Freundschaft mit der Modellbahnelektrik geschlossen hat. Möchtet Ihr, ähnlich wie bei der Gleisplandiskussion, dazu mehr wissen? Wie immer, freue ich mich über Eure Hinweise und Wünsche.

Mein besonderer Glückwunsch gilt den Gewinnern, die ihr Souvenir wieder direkt von der Redaktion per Post erhalten.

Euer Willy



Das einfache Schotterbett

Bekanntlich erfordert das Einschottern von Gleisen viel Zeit. Dies kann sich ändern, sofern man Sebnitzer Modellgleis verwendet hat. Bei anderem Gleismaterial müßten Versuche gemacht werden!

Der gesiebte Schotter wird zwischen den Schwellen gründlich in Form gebracht, bis der optische Eindruck unseren Wünschen entspricht. Jetzt wird farbloser verdünnter Spannlack (Modellbaubedarf) über den Schotter und auch die Schwellen gegossen. Nach etwa 30 Minuten ist alles miteinander verklebt und vom Spannlack keine Spur mehr. Erforderlichenfalls läßt sich bei dieser Methode der Schotter wieder entfernen, indem man ihn mit einer Drahtbürste wieder aus den aufgenommenen Gleisen herausbürstet.

Achtung: Es muß für eine gute Entlüftung gesorgt werden!

F. Tinius

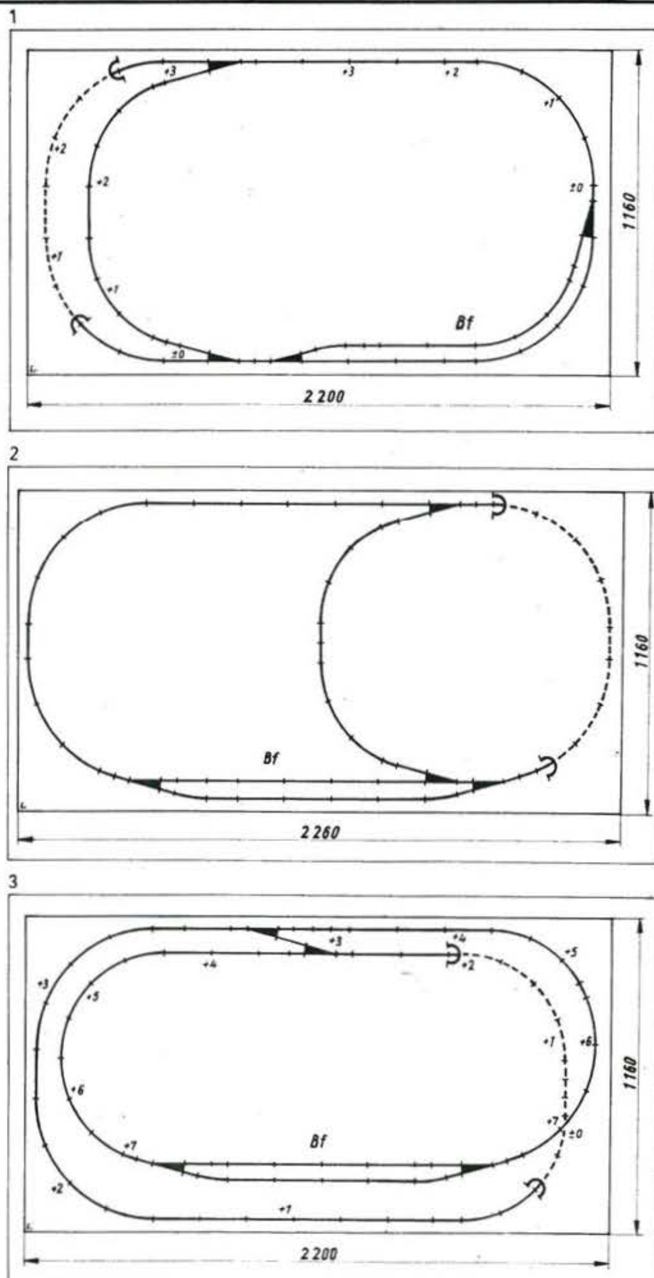
Wie Züge länger auf der Strecke bleiben!

Zur Idee und zum Anliegen dieses Artikels gebe ich Euch auszugsweise den Brief des Modellbahn-Vatis wider.

„Lieber Willy! Deine Junior-Seite, besonders die Vorstellungen der eingesandten Anlagen, finde ich so großartig, daß ich auch gerne etwas beisteuern möchte. Für meinen jetzt achtjährigen Sohn baute ich eine Modellbahnanlage, die mehr seinen Spieltrieb als das geschulte Auge des Modelleisenbahners befriedigte. Aber sie wird jedes Jahr etwas ergänzt bzw. umgebaut. Der Übergang vom Spielzeug zur Modelleisenbahn ist geschaffen. Trotzdem möchte ich ein paar Anregungen geben, die die Gleisführung betreffen. Ausgangspunkt ist folgende Vermutung: Sicher geht es noch anderen Modelleisenbahnern so, daß sie nicht damit zufrieden sind, wenn die Züge aus dem Bahnhof ausfahren und nach leider oft zu kurzer Streckenfahrt den Bahnhof wiederum durchfahren. Und das geschieht meist in derselben Richtung, bei mehreren Zügen in derselben Reihenfolge und teilweise sogar durch dasselbe Gleis. Das betrifft besonders diejenigen unter uns, die aus Platzmangel auf großangelegte Schleifen und Schattenbahnhöfe verzichten müssen. Ich möchte Euch sechs Hinweise geben, wie bei geschlossener Gleisführung und beschränktem Raum die Züge länger auf der Strecke bleiben bzw. wie jeder auf der Anlage verkehrende Zug ohne Wenden den Bahnhof in beiden Richtungen durchfahren kann. Die Bahnhöfe können selbstverständlich erweitert werden. Wegen der Übersichtlichkeit wurde auf die Darstellung von Neben- und Stumpfgleisen verzichtet. Für alle Anlagenbeispiele gilt, daß ein Tunnel den Eindruck des ‚Im-Kreis-Fahrens' verwischen kann. Deshalb sollte die Umgehungsstrecke teilweise durch Tunnel verlaufen."

Modellbahnfreund Laubmann übergab uns dazu unmaßstäbliche Skizzen. Ich muß dazu *Merksatz 1* ergänzen: Eine gute Idee bestätigt sich erst nach dem Durchkonstruieren eines Gleisplans.

Um Euch böse Überraschungen zu ersparen, wurden die Skizzen auf der Basis des stark verbreiteten PIKO-H0-Gleissystems und folgender Parameter in maßstabsgerechte Zeichnungen umgesetzt.



– Länge der Bahnhofsgleise etwa 1 m. Somit können folgende Zugzusammenstellungen untergebracht werden:
- Dampflok mit Tender und drei D-Zug-Wagen,
- Dampflok mit Tender und fünf zweiachsige Personenwagen,
- Dampflok mit Tender und sechs zweiachsige Güterwagen sowie
- Länge der verdeckten Tunnelabschnitte dementsprechend, um Züge verdeckt abstellen zu können.

Die sich ergebenden Abmessungen der Anlagengrundplatte sind schon recht erheblich. Sie sind Mindestmaße und in den Abbildungen angegeben.

Merksatz 2: Beachte stets die zwingenden Zusammenhänge zwischen Spurweite, handelsüblichen Gleissystemen (Maße den Katalogen entnehmen) und der Anlagenbemessung!

Gleisplan 1

Der Zug verläßt den Bahnhof. Er wird für die Dauer seiner „Streckenfahrt" im Tunnel versteckt, das Tunnelgleis zum Überholungsgleis. Ein anderer Zug könnte im Bahnhof ungehindert rangieren oder ein Anschlußgleis auf der freien Strecke bedienen. Fahren zwei Züge in der gleichen Richtung aus, so brauchen sie nicht in derselben Reihenfolge den Bahnhof zu erreichen.

Gleisplan 2

Die Umgehungsstrecke besteht aus einem Innenkreis. Ein Vorteil, der Zug beansprucht nicht bei jeder Runde ein Durchfahrgleis im Bahnhof.

Gleisplan 3

Hier besteht die Umgehungsstrecke aus einem großen Außenkreis. Der Vorteil besteht darin, daß der Laufweg zwischen den Bahnhofsdurchfahrten mindestens zwei Runden beträgt. Die Runde ist im Vergleich zum Gleisplan 2 wesentlich größer. Als Nachteil im Vergleich zum Gleisplan 1 ergibt sich, daß keine Zuggarnitur versteckt werden kann. Ein zusätzlicher Schwierigkeitsgrad ist zu beachten: Die Höhenunterschiede verlangen eine sehr sorgfältige Verlegung der Gleise. Wegen der geringen Längenausdehnung der Anlagenplatte müssen die Gleisbögen in der Steigung und im Gefälle verlegt werden.

Ch. Laubmann,
Dr. M. Huth, G. Fromm

Spachtelmasse

Als Spachtelmasse verwenden wir in letzter Zeit bei der Landschaftsgestaltung ausnahmslos eine sehr billige, leichte Masse als Grundlage für Wege, Straßen, zum Ausspachteln von Felspartien u. ä.

Woraus besteht sie?

Toilettenpapier wird in kleine Stücke gerissen (etwa 1,5 cm × 2,5 cm) und anschließend in der elektrischen Schlagmühle (Kaffeemühle) zu Papiermehl gemahlen. Diese Flocken werden in einem Topf mit wenig Wasser etwa 30 Minuten gekocht. Der entstandene Brei wird in ein Sieb gedrückt, so daß der Wasseranteil stark verringert wird. Danach wird Holzkaltleim zugesetzt. Luftdicht verschlossen läßt sich die Masse über Monate hinweg nach und nach verarbeiten.

F. Tinius

Rolf und Uwe Jakubasch, Dresden

TT-Heimanlage „Klingenberg-Colmnitz"

Die im folgenden vorgestellte TT-Heimanlage zeichnet sich durch zwei bemerkenswerte modellbauerische Leistungen aus. Sie betreffen sowohl die selbst gebauten Lokomotiven als auch die vorbildgetreu gestaltete Fahrleitungsanlage, obwohl letztere etwas grob ausgefallen ist. Weniger Wert legten die Erbauer auf eine exakt nachgestaltete Gleisanlage, was besonders die unverdeckten Weichenantriebe zeigen.
Im Heft 3/90 stellen wir eine weitere TT-Heimanlage vor, die ausschließlich mit handelsüblichem Material entstand und vorhandene Engpässe deutlich veranschaulichen wird.
Die Redaktion

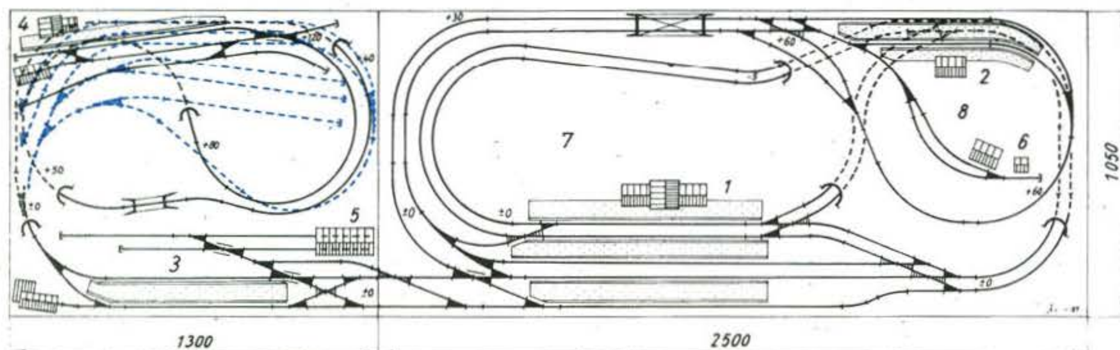
Das Interesse an der Eisenbahn war eigentlich schon immer vorhanden, wohnten wir doch in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Dresden-Neustadt. So entstand auch der Wunsch nach einer eigenen Modelleisenbahn. Da die Fabrikate von Zeuke & Wegwerth Ende der 60er Jahre ein für damalige Verhältnisse beachtliches Niveau erreichten, entschieden wir uns nicht zuletzt auch aus Platzgründen für die Nenngröße TT. Das Motiv der Heimanlage stellt zwei elektrifizierte zweigleisige Hauptbahnen mit einem Kreuzungsbahnhof und einer anschließenden eingleisigen Nebenbahn dar. Das Kernstück der Anlage bildet der fünfgleisige Bahnhof Klingenberg-Colmnitz, der parallel zur Anlagenkante angelegt wurde. Auf der z. Z. noch im Rohbau befindlichen Erweiterungsanlage sind die eingleisige Nebenbahn und ein Schattenbahnhof (siehe Gleisplanskizze) vorhanden. Beide Anlagenteile können bei Bedarf separat aufgestellt und betrieben werden. Elektrisch ist die Anlage in 17 Stromkreise aufgeteilt, die viele voneinander unabhängige Zug- und Rangierfahrten ermöglichen.
Der Aufbau der Anlage ging mit der Streckenelektrifizierung einher. Ein Fahrleitungsbetrieb war also von Anfang an geplant. Sämtliche Masten, Ausleger, Quertragewerke, Abspannvorrichtungen, Isolatoren usw. entstanden in eigener Werkstatt und sind voll funktionstüchtig. Um beispielsweise alle Abspannvorrichtungen voll funktionstüchtig zu gestalten, löteten wir die Masten aus Messing- und Kupferblechteilen zusammen. Dabei kam es auf eine hohe Stabilität an. Die kleinen Gewichte mußten durch unterirdisch angebrachte Zugfedern künstlich schwerer gemacht werden. Damit war es möglich, den 0,5 mm starken Fahrdraht ausreichend zu straffen. Da außerdem die Mastausleger drehbar gelagert sind, ist die Zugkraft der Abspannung optimal regelbar. Entsprechend dem Vorbild erhielten die Dachstromabnehmer der Elloks Doppelpaletten mit kupfernen Schleifleisten. Selbstverständlich verkehren alle Elloks fahrleitungsabhängig. Dabei ist ein absolut störungsfreier Betriebsablauf gewährleistet. Zahlreiche der insgesamt 74 Triebfahrzeuge sind mit Spitzen- und Schlußsignal analog der Baureihen 250 oder 119 des VEB Berliner TT-Bahnen (BTTB) ausgerüstet.

1



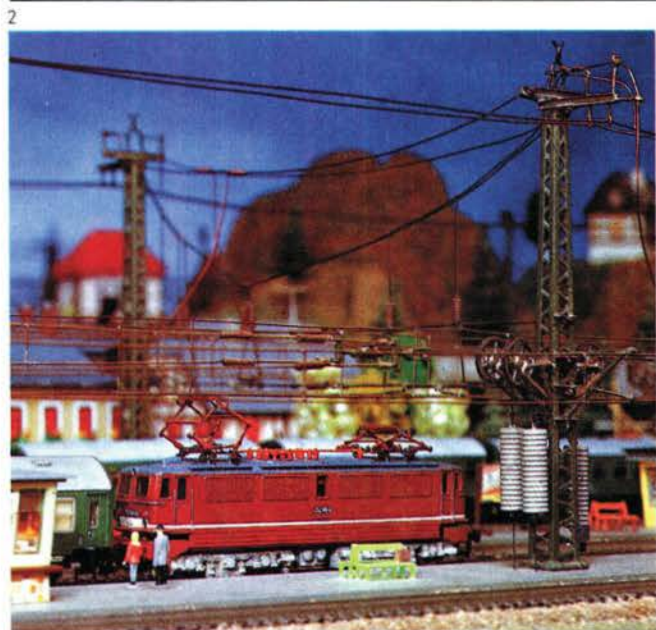
1 Die einfache Kreuzungsweiche wurde aus einer handelsüblichen 22,5°-Kreuzung gebaut.

Den umfangreichen und größtenteils aus Fabrikaten des VEB BTTB bestehenden Wagenparks ergänzten wir mit selbstgefertigten Hartmessinggleitlagern. Der hohe Aufwand macht sich durch eine nun fast unbegrenzte Lebensdauer der Fahrzeuge und eine hohe Wartungsfreundlichkeit bemerkbar.
Angebrachtes Kugellagerfett braucht über mehrere Jahre nicht erneuert zu werden. Die Wartungsarbeiten beschränken sich somit auf das gelegentliche Reinigen der PVC-Radscheiben. Mehr und mehr werden die Wagen aber mit selbstgefertigten Aluradscheiben bzw. den neuen handelsüblichen Metallradsätzen ausgerüstet, die ablagerungsfrei bleiben.
In letzter Zeit entstanden in unserer kleinen Werkstatt neben den Umbaumodellen 23 001 und 80 023 auch die Eigenbaumodelle der Baureihen E 18, E 04 und 243. Sie wurden in Messingbauweise hergestellt, wobei die letztere allerdings einen PVC-Hauptrahmen und das Getriebe von der BR 211 (BTTB) erhielt. Als Antrieb dient je ein üblicher 12-V-TT-Motor. Die Masse beträgt durchschnittlich 210 g, wodurch gute Fahreigenschaften und ausreichende Zugkräfte gewährleistet sind. Der Strom kann bei allen drei Modellen vom Schienen- auf Fahrleitungsbetrieb umgeschaltet werden.

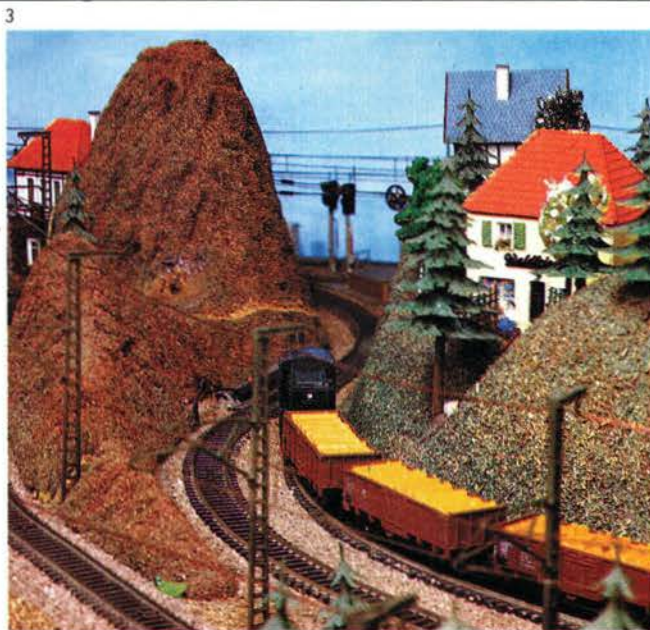


1 – Bahnhof Klingenberg-Colmnitz
2 – Bahnhof Himmelberg
3 – Bahnhof Industriegelände
4 – Bahnhof Neukirch
5 – Bahnbetriebswerk
6 – Sägewerk
7 – Stadt
8 – Dorf

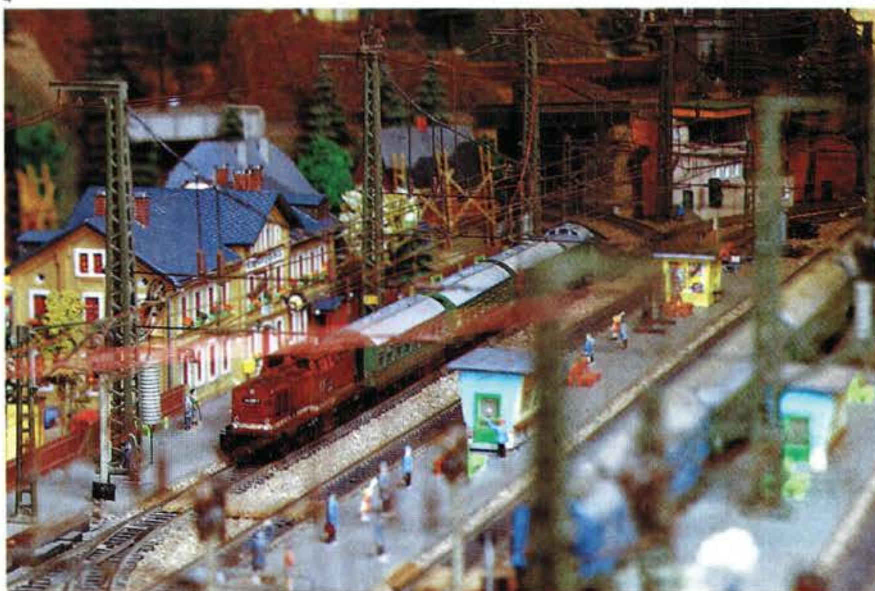
2



3



4



2 Soeben eingetroffen ist der D 966 Dresden–Plauen (Vogtl.) mit der Lokomotive 242 100-1. Rechts im Bild kann man deutlich einen Turmmast mit Ausleger, Quertragwerk und drei Abspannvorrichtungen erkennen.

3 Der Einschnitt bei Himmelberg. Auf dem Anschlußgleis zum Sägewerk rangiert eine V 36 den Ganzzug.

4 Am Bahnsteig 1 steht der Anschlußzug nach Neukirch mit einer Lokomotive der BR 110 abfahrbereit.

5 Unmittelbar auf der Brücke vor dem Einfahrsignal A wartet die E 04 05 auf ihre Weiterfahrt.

6 Mit v_{max} fährt die E 18 19 vor dem „Zwickauer" am Stellwerk Himmelberg 2 vorbei.

5



6



7



8



9



7 Auf der linken Anlagenhälfte – hier befindet sich das Stadtzentrum – herrscht Hochbetrieb.

8 Mit einer Masse von 240 g ist die E 18 19 das schwerste Modell.

9 Etwas leichter, aber keineswegs in ihrer Leistung der E 18 nachstehend, ist die E 04 05.

10 Auch das Modell der 243 125-1 entstand in der Messingbauweise.

11 Die frisierte Lokomotive 92 6576 ist rund zwei Drittel schwerer als das unveränderte Industriemodell.

Fotos: Albrecht, Oschatz

10



11

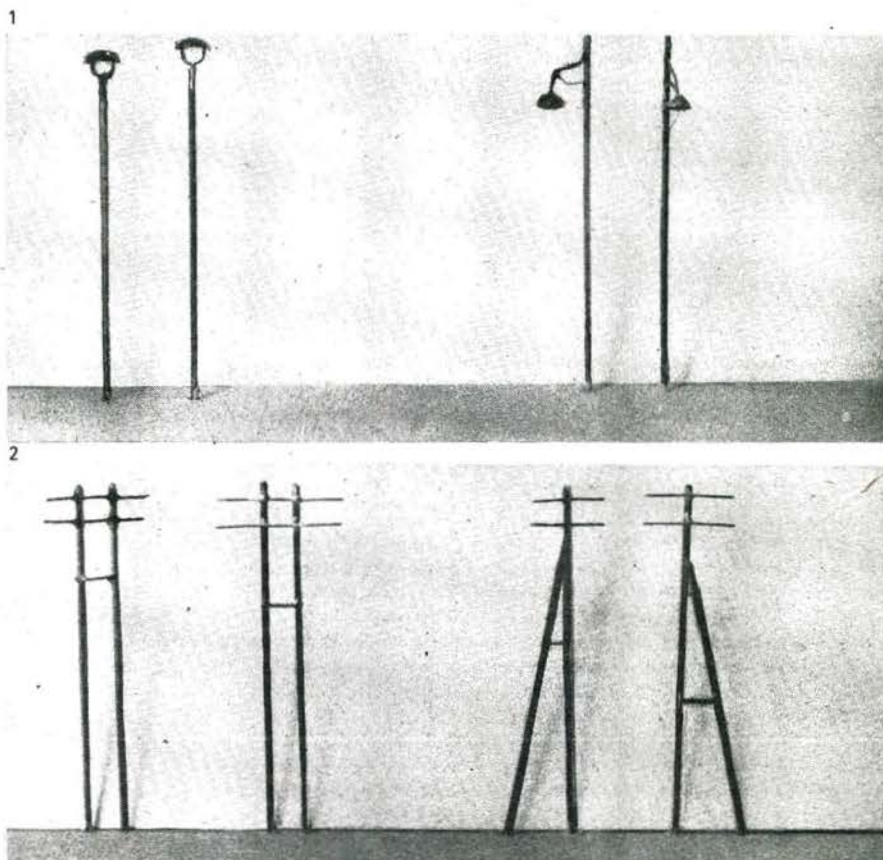


Gert Posse (DMV), Leipzig

Nenngröße N:

Lampen, Telegrafen- und Energiemaste

Immer wieder entstehen Probleme, wenn es um das Beschaffen des richtigen Zubehörs für eine Modellbahnanlage geht. Nicht alles, was der Handel anbietet, entspricht den Vorstellungen. Deshalb fertigten Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List", Gruppe Gohlis, auch Lampen und Masten selbst an.
Bei der Auswahl der Materialien läßt sich der Maßstab von 1:160 in der Regel auch einhalten, wenn beispielsweise auf die Funktion der Lampen verzichtet wird (Abb. 1). Als Mastmaterial verwenden wir 1,5 mm dicken Kupfer-Schweißdraht, der gut gerichtet wird.
Mit einem selbstgebauten Stanzwerkzeug wurden die Lampenschirme aus Konservendosenblech gedrückt. Kabelreste liefern das Material für die Lampenringe, in die der Schirm gelötet wird. Aus etwas dickerem Kupferdraht lassen sich Ausleger herstellen, die das Bild auflockern.
Nach dem Entfetten mit Spiritus folgt das Tauchen in einem Gemisch aus Alkydvorstreich- und Lackfarbe. Ist die Farbe getrocknet, erhält der Schirm von oben einen grauen oder schwarzen und von unten einen weißen Anstrich.
Wollen wir Telegrafenmasten bauen, löten wir Stützen und Querträger entsprechender Stärke an den Mast (Abb. 2).
Telegrafenmasten werden nach dem Entfetten in der gleichen Farbe getaucht, getrocknet und anschließend gealtert. Weiße Farbtupfer auf Querträger aufgebracht, stellen die Isolatoren dar. *(Diese Variante halten wir für wenig vorbildgetreu. Wer kann andere Vorschläge unterbreiten? Die Red.)*
Bei Verwendung sehr matter Farben sollte das Zubehörteil als Abschluß einen farblosen Lack- oder Fixativüberzug erhalten. Unter Umständen läßt sich dazu auch Latex-Bindemittel einsetzen. Auf der Anlage werden Lampen und Maste in 1,6-mm-Bohrungen eingeklebt.



1 Mit Hilfe der beschriebenen Technik kann man unterschiedliche Lampenformen nachgestalten.

2 Vielfältige Möglichkeiten gibt es auch, um Telegrafen- oder Energiemaste selbst anzufertigen.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

Rezensionen

Kirsche, Lohr, Thielmann: „Lokomotiv-Archiv Mecklenburg/ Oldenburg", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989, 184 Seiten, 165 Abb. u. Tab., 19,80 Mark

Mit diesem Buch liegt ein weiterer Band des Lokomotiv-Archivs über die ehemaligen Länderbahnen vor. Es ist den Autoren gelungen, eine Fülle von Daten zu bieten, die kaum zu übertreffen, nur noch zu ergänzen ist. Wer sich in puncto Quellen-Auswertung auskennt, wird die Mühe der Autoren ermessen können. Die Daten werden vervollständigt durch viele Fotos, z. T. bislang unveröffentlicht, sowie durch ausgezeichnete, detailreiche Zeichnungen zu jedem Lokomotivtyp. Papier- und Druckqualität tragen zum guten Gesamteindruck bei.
Aber wie das so ist, der Teufel steckt im Detail. Das beginnt bei der Karte Mecklenburgs von 1920, die mehrere Fehler enthält.
Bei der Beschreibung der beiden Länder und ihrer Eisenbahnen haben es die Autoren verstanden, trotz der vom Umfang gebotenen Kürze, die Entwicklung übersichtlich darzustellen. Aber dennoch sollte doch auf Vollständigkeit geachtet werden. So fehlt bei den Wasserstraßen der Störkanal (S. 9), bei den Eisenbahnen in Mecklenburg-Strelitz die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm Eisenbahn (S. 10). Bei der ersten Periode der Oldenburgischen Eisenbahn wird außerdem die Weserbahn Hude – Nordenham vermißt (S. 89). Anzumerken wäre, daß die erste Staatsbahn Mecklenburgs auf dem Gesamtnetz von 1870 bis 1873 bestand. Zu den mehrfach geänderten Bahnnummern Mecklenburgs sollte in einer Nachauflage eine Aussage getroffen werden. Im „eigentlichen" Lokomotiv-Archiv sind die Verweise auf andere Bände der EFA-Reihe zu begrüßen. Das Tabellenwerk wird besonders der Lokomotiv-Statistiker zu schätzen wissen. Die Anmerkungen zum Einsatzgebiet und zur Leistung sind informativ und prägnant. Es ist tatsächlich gelungen, zu allen eingesetzten Maschinen Angaben zu bringen. Allerdings fehlt auf Seite 70 ein Hinweis auf die Herkunft der mit der Nr. 870 abgebildeten Lokomotive.
Das Buch kann allen an der Lokomotivgeschichte Interessierten nur empfohlen werden.
Die Auflage ist an den Buchhandel ausgeliefert. Falls vergriffen, bitte die Leihmöglichkeiten der Bibliotheken nutzen.
Ulrich Hoeppner

Schnellzugdampflokomotiven für die Nenngrößen TT und N

Wer sich Gedanken über den Selbstbau von Schnellzugdampflokomotiven macht, denkt sicher zuerst an die Baureihen 01 und 03. Blättert man aber in den Dampflok-Archiven 1 und 3, so sind in diesen noch eine Vielzahl weiterer Schnellzugdampflokomotiven zu finden, die aber meist weniger beachtet werden.
Bei der Entscheidung, welche Schnellzuglok man baut, sollte man auch beachten, welche Radsätze zur Verfügung stehen.
Bei der Nenngröße TT bietet sich als Ausgangsmodell die BR 35 zum Bau einer Schnellzuglokomotive an. Soll es kein Spitzenmodell werden, kann man sogar eine der beliebten 2'C1'-Lokomotiven bauen und zwar die Baureihen 18^1 und 18^2. Dort dürften die Abweichungen der Kuppelraddurchmesser noch vertretbar sein. Wer natürlich die Radsatzdurchmesser genau einhalten will, der sollte sich an den BR 39 und 62 orientieren. Beides sind die für Heimanlagen idealen Schnellzugdampflokomotiven.
Auch die beliebte P 8 läßt sich gut aus der BR 35 herstellen, wobei allerdings der Motor geringfügig verändert werden muß.
In Tabelle 1 sind die entscheidenden Kriterien zusammengefaßt.

Tabelle 1 Raddurchmesser für TT-Lokomotiven (in mm)

BR	Kuppelrad-durchmesser	Laufrad-durchmesser	Schleppachse (Durchmesser)	Einsatz
18^1	15 (0,4)	8,3 i	10,4 i	S
18^2	15 (0,4)	8,25 (0,05)	10,0 (0,4)	S
18^4	15,6 (1,0)	7,9 (0,4)	10,0 (0,4)	S
38^{10-40}	14,6 i	8,3 i	–	P, S
39	14,6 i	8,3 i	9,1 (0,8)	P, S
62	14,6 i	7,0 i[1]	7,0 i[1]	P, S
76	14,6 i	8,3 i	–	P
78	13,8 (0,8)	8,3 i	8,3 i	P, S

Anmerkung
Die in Klammern angegebenen Werte sind die Differenz zum vorhandenen Raddurchmesser.
i Industriematerial
i[1] Industriematerial/Laufradsatz der BR 56/86

Tabelle 2 Raddurchmesser für N-Lokomotiven (in mm)

BR	Kuppelrad-durchmesser	Laufrad-durchmesser	Schleppachse (Durchmesser)	Führer-haus	Einsatz
22	10,9 (0,9)	6,25 i	6,87 (0,62)	11,5	P, S
23	10,9 (0,9)	6,25 i	7,8[2]	11,5	P
25	10 i	6,25 i	–	11,5	P
39	10,9 (0,9)	6,25 i	6,87 (0,62)	12,5	P, S
41	10 i	6,25 i	7,8[2]	11,5	S, P, G
45	10 i	6,25 i	7,8[2]	11,5	S, P, G
62	10,9 (0,9)	5,3[3]	5,3[3]	18,5	S, P
71^4	10 i	6,25 i	6,25 i	14,3	P
71^0	10 i[4]	5,3[3]	5,3[3]	13,6	P
71^3	9,8 (0,2)	6,5 (0,25)	6,5 (0,25)	13,6	P
73^0	10,25 (0,25)	6,28 i	6,28 i	17,0	P
75^4	10,0 i	6,18 i	6,18 i	18,2	P
75^5	9,9 (0,1)	6,65 (0,4)	6,65 (0,4)	13,6	P
78^0	10,3 (0,3)	6,25 i	6,25 i	19,3	P, S
79[5]	10,4 (0,4)	6,87 (0,62)	6,87 (0,62)	18,2	P

[2] eventuell Radsatz TT BR 56 verwenden
[3] selbst herstellen
[4] ab 71 003
[5] 79 001, Zweitbesetzung durch französische Beutelok, welche nur kurzzeitig im Einsatz war

Bei der Nenngröße N sieht es mit Dampflokomotiven als Ausgangsmodelle zum Umbau bekanntlich noch schlechter aus als bei TT. Aus diesem Grund sind in der Tabelle auch Personen- und Güterzuglokomotiven enthalten. Den versierteren Modellbauern bleibt es vorbehalten, die Baureihen 22 bis 45 nachzubauen, da es hier notwendig ist, den PIKO-Motor umzubauen.
Vom Angebot der Radsätze und der Größe des Führerhauses her ist die ideale Lokomotive die BR 78. Allerdings sollte man hier wiederum die niedrige Kessellage beachten, was bei Übernahme des BR 65-Getriebes nicht einfach ist. Bei der BR 62 liegen die Probleme vor allem bei den Laufrädern. Diese sollten aber unbedingt im Durchmesser maßstabgetreu gehalten werden, denn sonst würden die zu kleinen Kuppelradsätze äußerst ungünstig ausfallen.
In Tabelle 2 sind die bauentscheidenden Kriterien zusammengefaßt, wobei hier das Ausgangsmodell die BR 65 ist. Zusätzlich sind die Führerhauslängen mit aufgenommen. Der PIKO-N-Motor ist 21 mm lang.
Dieser Beitrag soll den Modelleisenbahnern eine kleine Hilfe beim Bau von Lokomotiven sein. Der eine oder andere N-Freund hat sicher schon eine der genannten Lokomotiven gebaut. Es wäre sicher im Interesse aller TT- und N-Freunde, wenn diese Lokomotiven in Form einer Bauanleitung vorgestellt würden. Wer kann helfen?

R. Zemke, Dresden

Zu Besuch in Sebnitz

Gerüchte über die Produktionseinstellung des bei den Modelleisenbahnern so beliebten Modellgleises aus Sebnitz veranlaßten uns, den Betriebsteil 5 des VE Kombinates Plastik zu besuchen. Gekommen waren der Direktor für Erzeugnisgruppenarbeit des VEB PIKO Sonneberg Klaus Lehm, der Vorsitzende der AG 3/144 Glauchau des DMV Joachim Hartung und der stellvertretende Vorsitzende der Technischen Kommission beim Präsidium und Bezirkssekretär Winfried Liebschner. Der Betriebsteilleiter Kollege Tillig und sein Mitarbeiter Kollege Rietschel luden zu einer Besichtigung der Produktionsstätte ein und gaben zu allen Fragen bereitwillig Auskunft. Da in den Einzelhandelsgeschäften vom Modellgleis nur selten etwas zu sehen ist, waren wir erfreut zu hören, daß das gesamte Sortiment an Gleisen, Weichen und Kreuzungen einschließlich der Weichenantriebe produziert und planmäßig an den Binnenhandel der DDR ausgeliefert wird. Bis auf zwei Arbeitsplätze waren alle anderen besetzt. Hinzu kommen zahlreiche Heimarbeiter!
Obwohl Waren im Werte von insgesamt 480 TM (IAP) im Jahre 1989 das Werk verlassen haben, wird damit der Bedarf an Modellgleisen nicht abgedeckt. Dem kleinen Betriebskollektiv geht es jetzt darum, mit Erneuerungsarbeiten in der Werkstatt die Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern und mit eigenem Rationalisierungsmittel- und Werkzeugbau die Produktion zu sichern, zu verbessern und zu steigern. Gesucht wird der Erfahrungsaustausch zu den anderen Modelleisenbahnherstellern der DDR, hier besonders PIKO, PREFO und Plasticart. Es geht dem Sebnitzer Modellbahnhersteller um verbesserte Technik, eine höhere Qualität und ein größeres Sortiment.
W. Liebschner,
Sekretär des BV Dresden

Ing. Siegfried Wollin, Berlin

Für die großen Spuren

Radsätze – Gleise – Kupplungen

Auch in unserem Land steht das Thema Garten-Dampf-Modelleisenbahn inzwischen auf der Tagesordnung. Vielerorts wird schon fleißig gebaut, in Werdau und im Berliner Prater standen die ersten „großen Brocken" zur Schau. Bevorzugte Spurweiten sind 100 mm, 127 mm (5") und 144 mm (5,7"). Den emsigen Baumeistern möchte ich Anregungen geben, um Spurweiten, Zug- und Kuppelvorrichtungen zu vereinheitlichen. Denn sicherlich werden wir neben Werdau und Radebeul, den jetzigen „Hochburgen" der elektrisch betriebenen Gartenbahnen, in absehbarer Zeit einige Dampfbahn-Gemeinschaftsanlagen sehen können! Hier sollen die echten kohlegefeuerten Dampfrösser mit Lokführer auf dem Tender und auf den mitgeführten Sitzwagen bis zu 30 Personen ihre Runden fahren. Damit die eines Tages mitgebrachten Fahrzeuge der unterschiedlichen Erbauer auch gekuppelt werden können und nicht durch Schnur und Draht verbunden werden müssen, seien die in der Tabelle zusammengefaßten Normierungsvorschläge vorgestellt, die sich inzwischen schon weltweit durchgesetzt haben.

Zeichnung 1

Für Hauptbahnfahrzeuge werden Außenpuffer und Mittelkupplungen verwendet, bei Schmalspurfahrzeugen sind es überwiegend Mittelpuffer-Kupplungen. Für Kupplungen und Puffer haben sich die angegebenen Werte als günstig erwiesen.

Zeichnung 2 (nach „Dampfbahner" 1/76)

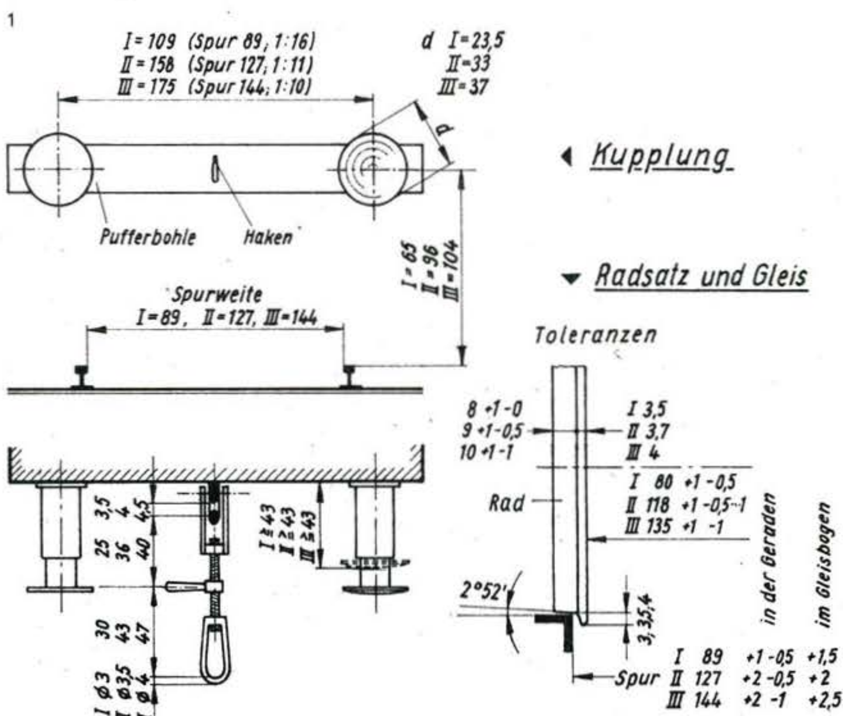
Seiten- und Mittelpufferkupplungen ab 31/2" sollte man grundsätzlich wirksam federn, d. h. für Stoß und Zug. Außerdem werden die seitenbeweglichen Mittelpufferkupplungen gerade gehalten. Der dargestellte Mittelpufferkupplungstyp hat sich seit langem erfolgreich bewährt. Er wird aus Stahleinzelteilen – ST 38 genügt – oder aus Guß hergestellt, die Teile sind miteinander zu verlöten oder zu verschweißen. Bei allen beweglichen Teilen ist ein gewisses Spiel zu berücksichtigen, um Verschiebungen in Kurven und Höhendifferenzen klemmfrei auszugleichen. Der Kupplungskopf sollte in der Höhe mindestens 8 mm beweglich sein und die Seitenbeweglichkeit in engen Kurven über die Gleismitte hinaus gehen. Die Pufferteller können variiert werden. Den Kuppelbolzen befestigt man möglichst an einer Kette. Die Kuppeleisen, von denen man sich einige auf Vorrat hält, sind gleich rot zu lackieren, um sie immer wieder zu finden.

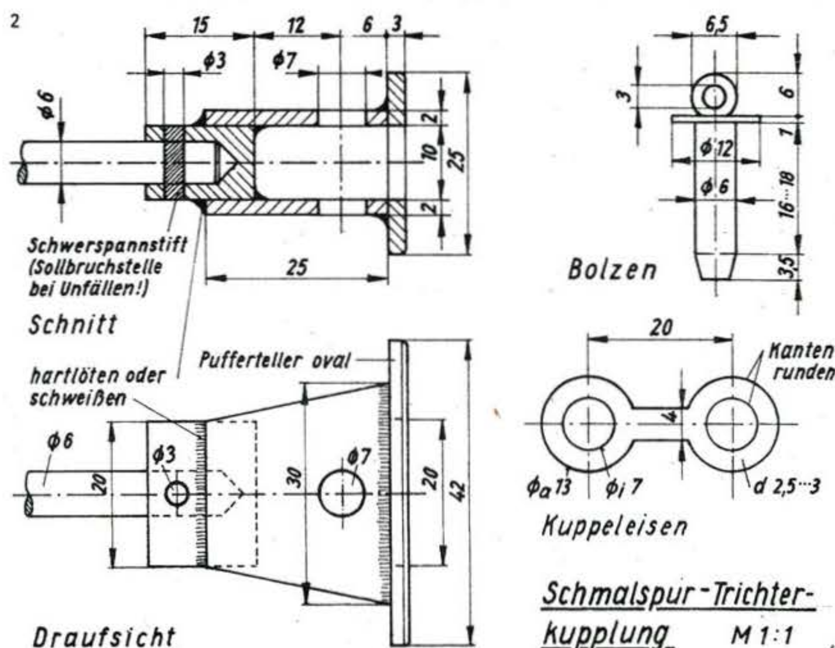
Tabelle Gebräuchliche Nenngrößen und Spurweiten

Nenngröße	1:32	1:16	1:11	1:10	1:8
Spurweite (mm)	45	89	127	144	184
Nenngröße/(Zoll)	0	(3 ½)	(5)	(5,7)	(7 ¼)
Spurerweiterung (g) mm	2–3	2–3	3–4,5	3–5	4–6,5
ges. Radreifenbreite (N+)	6,6	9,5	13,5	14	18,5
Spurkranzbreite (T)	2,4	2,0	2,5	3,5	4
Spurkranzhöhe (D)	2–4	2,5–2,7	2,8–4,5	2,8–3,8	4–5,6
Radreifenabstand (+B)	39,1	82,5	120	136	174
Mindestgleisbogenradius (m)					
Hauptstrecke	3,3	8,4	12,3	13,5	16,9
Nebenstrecke	1,6	4,5	6,8	7,5	9,4
Rillenweite für Spurkranz (mm)					
6. Leit-, Schutz-, Flügelschienen F 1	5	4,7	6,4	9	10
w. v. bei Radlenker Fo	3,4	3	4,4	5,5	7,6

Anmerkungen:
- Tiefe H = 1,3 × D • Gleisüberhöhung der Außenschiene in Bögen bis 0,005 x Spurweite
- + Mindestmaß, – Größtmaß • 1) für Mindestgleisbogenradius maximal 0,5 · (N-T)
- 2) in Verbindung mit oben angef. Spurerweiterung (kleiner Wert) • 3) w. v. (größerer Wert)

(nach einem Vorschlag der Zeitschrift „Dampfbahner", NEM 010 u. 020)

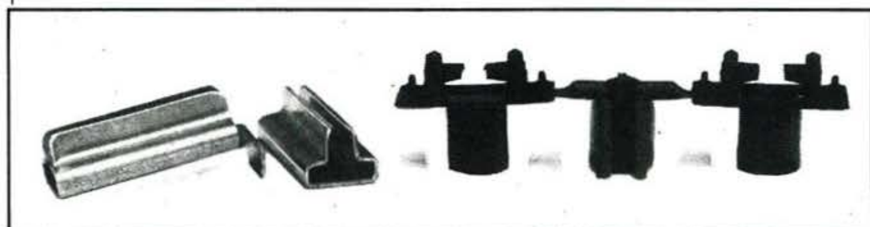


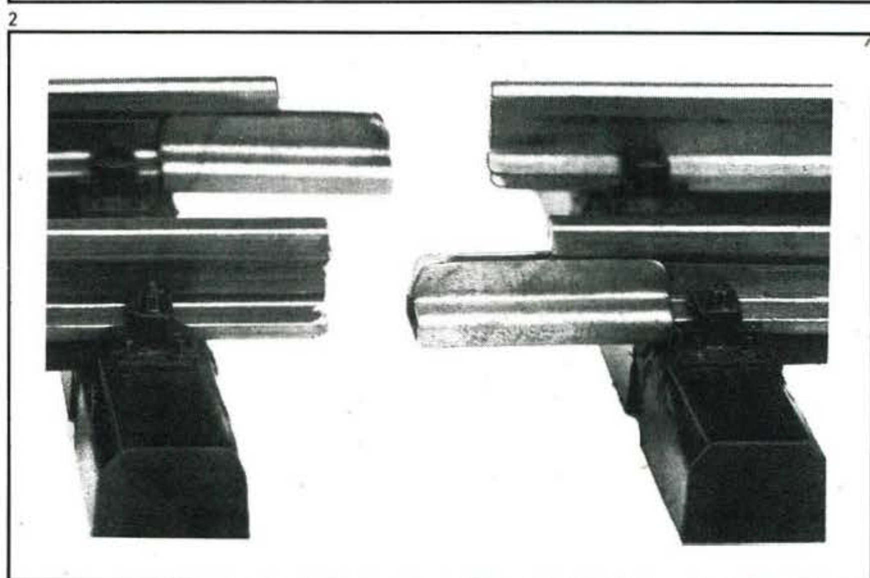


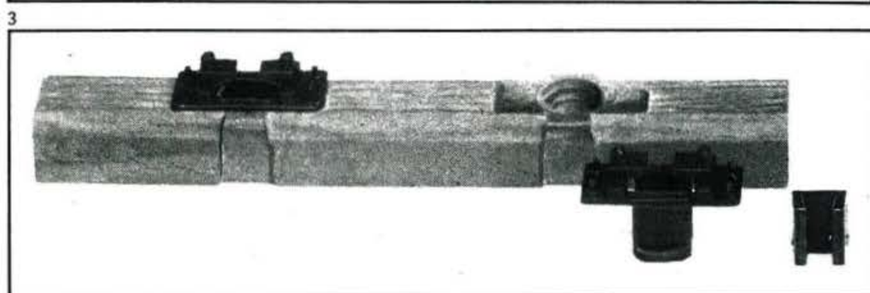
Ing. Gerhard Walter, (DMV), Dresden

Neu für Gartenbahner

Immer mehr wecken Garten- und Großbahnen das Interesse der Modelleisenbahner. Als „technomodell" anläßlich des 95jährigen Bestehens der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg 1979 in bescheidenem Umfang seine ersten Gartenbahnmodelle öffentlich vorstellte, steckte vieles auf diesem Gebiet noch in den Anfängen.
Zielstrebig und folgerichtig entwickelten wir jedoch schon damals das A und O für Garten- und Großbahnen: ein witterungsbeständiges und dem rauhen Freilandbetrieb gerecht werdendes Gleis mit Vollprofil.
Alle bekannten Versuche mit Hohlprofilkantungen, Gardinenschienen oder Flacheisenlaufschienen brachten nur bedingt den gewünschten Erfolg. Auch die von uns betriebenen umfangreichen und kostenaufwendigen Entwicklungsarbeiten konnten anfänglich nicht befriedigen. Ein weiteres Mal waren also Entwicklungsaktivität, kooperative Mitarbeit und persönliches Engagement gefordert. Im Ergebnis dessen entstand ein Messing-Vollprofil, das den meisten Garten- und Großbahnern heute bekannt ist.
Seit fünf Jahren sind wir nun in der Lage, unser Messing-Vollprofil der Nenngröße II_e im Gleissystem mit einer Spurweite von 32 mm anzubieten. Durch das Anpassen der Schienenfußaufnahme des Kleinserien-Schwellenbands der Nenngröße II_m mit 45 mm Spurweite an dieses Profil konnten von uns auch die zahlreichen Anhänger dieser Nenngröße ausreichend und kurzfristig versorgt werden.
Im Interesse eines möglichst einfachen Gleisauf- und -selbstbaus sollen nun zwei Neuentwicklungen vorgestellt werden: Von zahlreichen Garten- und Großbahnern schon lange erwartet, bieten wir jetzt Ms-Schienenverbinder an. Für die versierten Gleisselbstbauer ist ein exakt an den Schienenfuß unseres Profils angepaßtes „Kleineisen" aus hochelastischem Polypropylen in brauner Farbgebung im Angebot. *Abb. 1* zeigt beide Neuentwicklungen auf einen Blick.
Mit dem Ms-Schienenverbinder ist die Verbindung der Gleisjoche einfach und kontaktsicher herzustellen *(Abb. 2)*.
Für den Gleisselbstbauer bedeutete das Befestigen des Schienenprofils auf der Schwelle von jeher ein Problem. Drei Hauptpunkte mußten dabei beachtet werden: sichere Befestigung, Spurtreue und nicht zuletzt vorbildgetreues Aussehen. Mit dem neuentwickelten Kleineisen glauben wir, diesen drei Gesichtspunkten gerecht zu werden.
Als Schwellenmaterial (Mindesthöhe 8 mm) kann man – soweit wetterbeständig und gut bearbeitbar – Hartholz, Kunststoff, Gießharz *(Abb. 3)* und sogar Metall verwenden. Das Kleineisen umschließt den Profilfuß allseitig zur Schwelle und verhindert Kurzschluß.
binder 10 Stück pro Beutel und Selbstbaukleineisen 30 Paar pro Beutel) sind alle erforderlichen Angaben für deren Handhabung aufgedruckt.
Breites Interesse für beide Neuentwicklungen konnten wir anläßlich des Gartenbahntreffens in Werdau und bei der Ausstellung unserer Gartenbahn in Radebeul feststellen. Gartenbahn- und Großbahnfreunde können beide Neuentwicklungen mit dem Schienenprofil oder auch gesondert bei uns bestellen (Firma „technomodell", PSF 51, Dresden, 8080).
Nun möchten wir die II_e-Freunde noch über unsere neu entwickelte Gartenbahnweiche informieren *(Abb. 5)*. Zugunsten präziser Spurgenauigkeit und Funktionssicherheit haben wir uns entschlossen, die Weichen nicht als Bausatz, sondern nur als Fertigmodell anzubieten. Ausschlaggebend hierfür ist der hohe mechanische Bearbeitungsaufwand. Die Weiche wird mit sechs mitgelieferten Messing-Schienenverbindern an die drei Gleisstränge angesteckt *(Abb. 6)*. Die Gesamtlänge im ge-

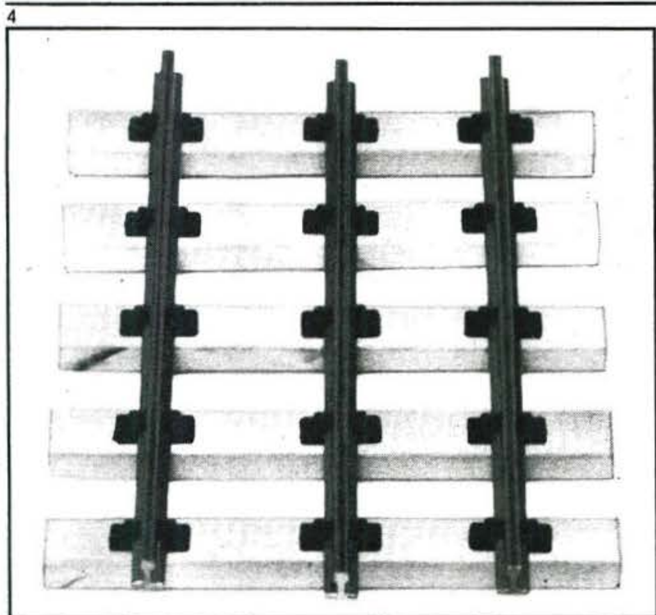
1


2


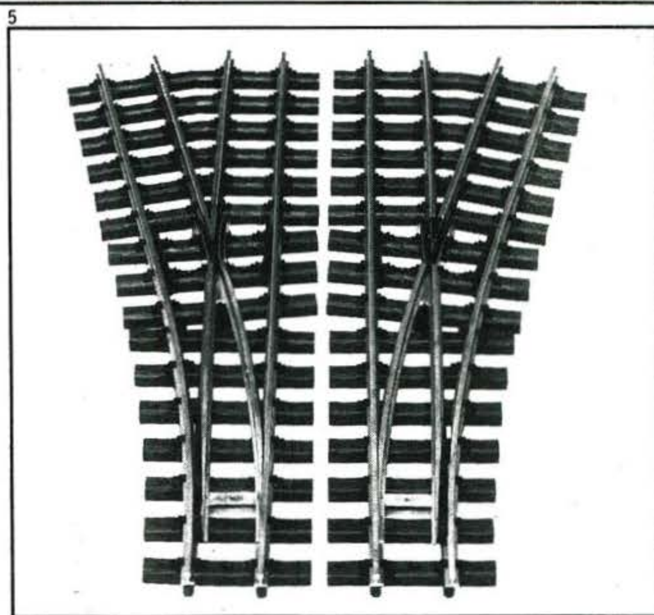
3


Die Schwellen werden nach Lehre gebohrt und gegengesenkt. Dann ist das „Kleineisen" einzuklippen. Mit dem beigefügten Keil wird es gesichert. Der Keil garantiert einen festen Sitz.
Ein selbstgebautes Dreischienengleis der Nenngrößen II und II_e zeigt *Abb. 4*. Die Schwellen wurden, um sie besser zu erkennen, hell gehalten.
Auf der Rückseite der Verpackung beider Erzeugnisse (Messing-Schienenver-

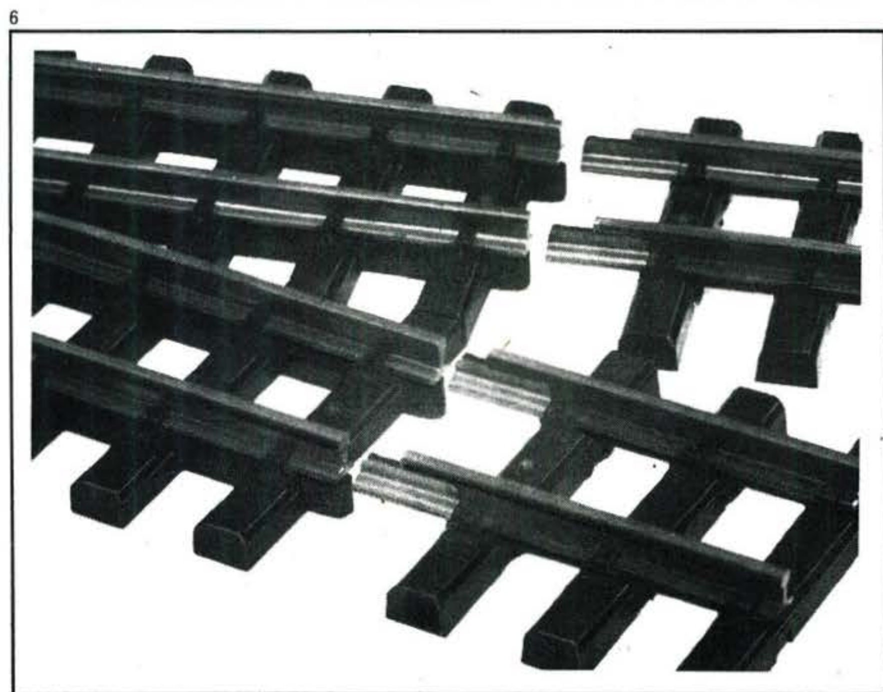
4



5



6



raden Strang beträgt 420 mm, der Abzweigwinkel 15°. Eine Weichenwippe garantiert hohe Betriebssicherheit und mit der gefederten Stellmechanik eine sichere Fahrstromversorgung. Die Wippe erhielt eine Zweipunktfixierung und ist mit einem Handgriff nach oben aus dem Weichenbett herausnehmbar. Dies ist besonders bei festaufgeschraubter Gleislage von Vorteil: Die Weichenkonstruktion hat sich über viele Jahre auf unserer Ausstellungsanlage zufriedenstellend bewährt.
Zur Betätigung wird ein gefederter Handstellhebel oder ein ausreichend kräftiger Motorantrieb empfohlen.
Nach wie vor geht es aber darum – und das ist auch ein Anliegen dieses Beitrages –, Denkanstöße zu vermitteln, um noch zahlreich vorhandene Sortimentslücken durch kreative Aktivitäten, besonders der Kleinserienhersteller, schrittweise zu schließen.

Fotos: Albrecht, Oschatz

40 Jahre Arbeitsgemeinschaft

Am 16. Dezember 1989 beging die Arbeitsgemeinschaft „Müglitztalbahn" ihr 40jähriges Bestehen. Die Bilanz der heute 46 Mitglieder zählenden AG kann sich sehen lassen. Bereits viele Jahre bekannt ist die Gemeinschaftsanlage der Nenngröße 0, die ausschließlich im Eigenbau entstand und ständig erweitert wird. Wenn auch heute kein AG-Mitglied im VEB Elbtalwerk Heidenau tätig ist, können hier schon vier Jahrzehnte Arbeitsräume genutzt werden. Der Betrieb unterstützt den Modellbahngedanken großzügig, und es gibt ein intensives Miteinander.
Seit 1987 ist die Arbeitsgemeinschaft auch im Müglitztal in aller Munde. Die Freunde restaurierten in eigener Initiative den Haltepunkt Weesenstein. Das Ergebnis dieser Bemühungen kann sich sehen lassen. Weesenstein ist die schönste und sauberste Station der Müglitztalbahn geworden. Aus Anlaß des 100jährigen Bestehens dieser Bahn wird „me" darauf in der Novemberausgabe 1990 ausführlich zurückkommen.
me

Vorschau

Im Heft 3/90 bringen wir u. a.:

- 7. Fotowettbewerb;
- Über die Geschichte der Mariazellerbahn;
- Die Lokomotive 38 205 als H0-Modell;
- Heimanlagen in den Nenngrößen H0 und TT;
- Modellautos.

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?“ von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?“ bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Radebeul, 8122 – AG 3/18
Leider mußte im Oktober 1989 die im Dresdner Hbf geplante Gartenbahn-Ausstellung aus gegebenem Anlaß ausfallen. Sie findet nun im Klubhaus der Druckmaschinenwerker, Moritzburger Str. 31, Radebeul 8122, statt. Präsentiert wird eine Gartenbahnschau in mehreren Räumen. Öffnungszeiten: vom 3. bis 18. Februar 1990; Montag bis Freitag 16.00 Uhr – 18.30 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr – 12.00 Uhr und 13.00 Uhr – 18.00 Uhr.

Baruth, 1632 – AG 2/36
Vom 23. bis 25. Februar 1990 in Baruth, Kulturraum Rat der Stadt. Öffnungszeiten: Freitag 16.00 Uhr – 19.00 Uhr, Samstag/Sonntag 9.00 Uhr – 12.00 Uhr und 13.00 Uhr – 18.00 Uhr.

Karl-Marx-Stadt, 9044 – AG 3/87 u. 3/125
Vom 17. bis 25. Februar 1990 in der Turnhalle der Dr.-Salvador-Allende-Oberschule, Straße Usti-nad-labem 279. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.30 Uhr – 19.00 Uhr, Samstag/Sonntag 10.00 Uhr – 18.00 Uhr.

Schönebeck (Elbe), 3300 – AG 7/65
Vom 17. bis 25. Februar 1990 in der Pablo-Neruda-Schule, Wilhelm-Helge-Str. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 18 Uhr, Samstag/ Sonntag 10 bis 12 Uhr und 14 bis 18 Uhr.

Tauschmarkt

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 3. März 1990 Modellbahn-Tauschmarkt von 10.00 Uhr bis 14.00 Uhr im Klubhaus der Eisenbahner Magdeburg, Kulturpark Rotehorn. Tischbestellungen sind nur einzeln unter Angabe der Mitgliedsnummer sowie der Tauschartikel bis zum 15. Februar 1990 im frankierten Briefumschlag an den DMV, Bezirksvorstand Magdeburg, Karl-Marx-Str. 250, Magdeburg, 3010, zu richten.

Finsterwalde, 7980 – AG 2/29
Am 10. März 1990 führt die AG 2/29 im Auftrag des Bezirksvorstandes Cottbus in der HOG „Zur Brücke“ in Finsterwalde von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr einen Modelleisenbahn-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen sind bis 23. Februar 1990 an Wilfried Koziolek, Erich-Weinert-Str. 37, Finsterwalde, 7980, zu richten und müssen folgende Angaben enthalten: Name, Vorname, Wohnanschrift, Arbeitsgemeinschaft, DMV-Mitgliedsnummer.

Verschiedenes

Bezirksvorstand Dresden
Aufruf zur Mithilfe bei der Sanierung des Oberbaus auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg.
Gemeinsam mit der Bm Dresden-Neustadt führen wir durch:

1. **Arbeitseinsätze** gegen Pauschalentlohnung am 17. März, 21. April, 5. Mai und 30. Juni 1990. Treffpunkt mit Arbeitskleidung jeweils 7.00 Uhr Bf. Radebeul Ost. Ende gegen 16.00 Uhr. Teilnahme ab 16 Jahre möglich. Spätestens vier Tage vorher Anmeldung (s. u.) erforderlich. Für AG und andere Kollektive können ggf. auch abweichende Termine vereinbart werden.
2. **Lager für Erholung und Arbeit** vom 5. bis 17. August 1990 mit Unterkunft in Radebeul für Jugendliche ab 14 Jahre (gleichzeitig können auch Erwachsene zum Einsatz kommen). Arbeitszeit und Vergütung nach den gesetzlichen Bestimmungen. Je ein Freifahrschein für An- und Abreise sowie den persönlichen Bedarf.

Anmeldung bitte schriftlich bis spätestens 31. März unter Angabe von Name, Anschrift, Geburtsdatum, Tätigkeit, Betrieb oder Schule, Klasse an: DMV, Bezirksvorstand Dresden, PSF 325, Dresden, 8060.
Bitte Freiumschlag beifügen!
DMV-Mitglieder werden bei Angabe der AG-Nummer bevorzugt angenommen.
Für Rückfragen: Telefon Dresden 461/4100 (Basa 90/4100).
Wir bitten um Eure Mitarbeit!

Wer hat – wer braucht?

Suche: Dringend vier alte ZEUKE-Tastenstellpulte Nr. 8210 gut erhalten u. funktionstüchtig; evtl. gegen Eisenbahnliteratur. Hans Weber, Otto-Brahm-Str. 10, Berlin, 1120.

Biete: Schm.d.Meißn. Land, „Für unser Lok-Archiv“ v. Gerlach, LA 2,3. Aufl., „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße“, „Reisen m. d. Dampfbahn“, Reisezugwagen-Archiv, 2. Aufl. In TT: BR 56, 119, 250, 254 u. a., Güter- u. Personenwg., Sw-Bilder, etwa 100 Hefte „me“. Suche: Schm.Staatsb. Sachsens, „BR 44“, „Schiene, Dampf und Kamera“, II K, III K, V K, IV K, Wilsdruffer Netz, Thumer Netz, in $H0_e$: Rollwg., Rollbock, Loks, Wagen, mel/70, in H0: BR 84, „Altenberger“. Matthias Dobeck, Fr.-Engels-Str. 57, Falkenstein (Vogtl.), 9704.

Biete: TT, BR 80, LEIG-Einheit; H0 E 42 (grün), Figuren, Straßenfahrz., Hist. Bahnhofsbauten. Suche: Dampflok-Archiv 2 u. 3, Lokarchiv Baden u. Württemberg, in H0 PIKO 426/33. B. Freier, Dobberziner Str. 17, Perleberg, 2910.

Suche: (Industriemodelle) Nenngr. Z: Gleise, Weichen, Wagen u. funktionsfäh. od. def. Dampflokomotiven (auch Ersatzteile). Biete: „me“ 10/89 im Tausch gegen „me“ 1/88 od. 1/84, 2/84, 5/84. Christian Romberg, Otto-Grotewohl-Ring 72b, Rostock, 2500.

Biete: „me“ Jhg. 1953 u. 1954 kompl., 1–3/1955. Suche: Drehschemelwg. in H0. Ralph Schaller, Br.-Schröder-Str. 9, Zittau, 8800.

Biete: DLA 1, Lex. Erfind.-EB, Eisenbahnwagen, Bayer. Bhf, „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße“, „Brandenb. Städteb.“, Gera-Pforten; in H0: BR 50, 64, 89, s. VT, 91, 94 956, ETA 177/178, Tender 42, 4× Bi 24, Draisine, Pferdegespanne; in TT: 6× Selbstentladew., BR 80; in $H0_e$: 2achs. Güterwg., H0 Express: 80, E 63, 20 m Gleis, Weichen. Suche: H0, $H0_e$; Literatur. Lutz Auerswald, Am Drehbacher Weg 50A, Scharfenstein, 9366.

Biete: „me“; $H0_e$-Material. Suche: $H0_e$- und $H0_m$-Material. Matthias Bethke, Lumumbastr. 12, Magdeburg-Nord, 3034.

Biete: „me“ 78–89 teils kompl.; Literatur; Postkartenserien; TT Bw-Anlage, alle Loks BTTB, SKL, EDK, Straßenfahrzeuge (alles Eigenbau); H0: SKL, E 46. Suche: „me“ 52–77; Literatur; Postkartenser.; TT Dampfloks (Liste). H. Junge, Bachgasse 7, Auerbach-Remp., 9701.

Biete: BR 91 der DR v. Hruska. Suche: BR 91 der SNCF. J. Friedel, Am Stadtgraben 3, Jena-Lobeda, 6902.

Biete Fahrzeuge 0 und H0; Eisenbahnliteratur; Postkarten; Poster. Suche: H0, BR 42, 50, 84, Güterwg., Personenwg. (Oberlicht), TATRA-Zugmaschine, Schwerlastanhänger 40, „me“ 53–58, 60, 61, 63–66, 68, Baureihe 44, Postkarten. Vorzugsweise Tausch. Bitte Liste anfordern! Frank Rausendorf, Hauptstr. 32, Beutha, 9151.

Suche: N; Oldtimer, bes. Dampf- u. Elloks, Pers.-Wg., Spezialgüterwg., Gleismaterial aller Art; in H0: Dampfloks. Eberhard Eichler, Striesener Str. 38d, Dresden, 8019.

Biete: Dia-Serie d. Fahrzeugparade in Riesa anl. 150 Jahre LDE. Herausgeber Min.f.Verkehrsw., zwei Kästen 70,– M. Suche: TT; BR 01; VT 04 in H0. Dietmar Krause, Ernst-Thälmann-Str. 26, Gröditz 2, 8402.

Biete: BR 38 „Wt“, 260 DB, VT 135, Wagenmaterial, u. a. 3achs. pr. Abteilwg., viele Kataloge v. Fleischmann, Lima u. a., Modellbahnkalender 90, Owala. Suche: H0; BR 38^{10-40}, 42, 44, 52 Wt, 57, 58, 64, 66, 70, 74, 78, 80, 84, 89, 91, 93, 94, 99, Mitteleinstiegwg. (DMV), Gebert pr. 98, Antrieb f. SKL, Kö, Schotterwg., ESPEWE-Fahrz., Elastic-Gleismaterial, Heine-Regler, Drehscheibe m. Ringloksch. Modellbahnkalender 89. Frank Segebarth, Goethestr. 5, Tribsees, 2304.

Suche: dringend Schilder „Bw Dresden“, „Rbd Dresden“, Gattungsschild der BR 89^2 (auch leihw.). Peter Kasperzek, Friedhofstr. 1, Sebnitz, 8360.

Biete: „Strab.-Archiv 6“, Windbergbahn, Lok-Archiv Sachsen 1, 2; in H0: Bausatz SKL, BR 89, PREFO-Strab. (mot.); in $H0_e$: BR 99 (Umbau), 2- u. 4achser „t_m“; Liliput-Gleismaterial; div. Dias u. SW-Fotos, Straßenfahrzeuge 1:87; Matchbox Oldtimer-Serie; fertige Lokschilder H0 u. TT. Suche: Schmalspurbahnen in Sachsen; in H0: BR 91, Straßenfahrzeuge; Schmalspurmat. $H0_m$/$H0_e$; Dias u. Fotos von V 36 4801/4802. Andreas Gapski, Ahlbeker Str. 15, Berlin, 1058.

Biete: $H0_e$; 2× Rollwg. 6achs.; H0: 3× CSa 95, 2× Flachbordwg. nach Musterbl. A 4 beide K.Sächs.Sts.E.B., ESPEWE Schwerlastanh., Glasers Analen Triebf. 37–53, Reprint „Panorama LDE“. Suche: $H0_e$: Weichen re. u. li. „t_m“, Muldenthalbahn, Reprint: „Die schmalsp. Staatseisenb. im Königreich Sachsen“, Geschichte der K.Sächs.Sts.EB. Stephan Lippmann, Neuer Weg 40, Pockau, 9345.

Biete: Weisbrod „BR 01“, AK „Die Dampflokomotive“. Suche: Berger „Bahnhöfe 2“. Dr. Wolfgang Kreher, Berzdorfer Str. 19, Dresden, 8036.

Biete: H0-Material, Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur (Liste gegen Freiumschlag) nur Tausch! Suche: BR 24 in H0, Kleinserienmodelle, rollendes Material in H0/$_m$ und $H0_e$, ausl. Fahrpläne.
A. Müller, Kommunardenweg 2, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: 0; 3teil. Doppelstockeinheit, Stadtilm, Schürzenwagen, ZEUKE; H0: BR 42, Gützold, 91 791, HRUSKA; „Geschichte der sächsischen Staatseisenbahnen“, „Gornegrat retour“, „Dieselloks und Triebwagen in Glasers Annalen“, „Lokomotiven von Borsig“, „Auf den Spuren amerikanischer Feuerrösser“, 10 Hefte „Miniaturbahnen“ 1948–1951, „Modellbahnen-Welt“ 6 Hefte 1950, 28 Hefte „Das Signal“ 1962–1970.
Suche: Dampflokmodelle in H0 (außer PIKO); 4achs. braunen Oberlichtwg. in H0 („tm“), HERR-Fahrzeuge in $H0_m$; „me“ Hefte 3, 4/1952; 1, 6/1957; 3/1958; 9/1961; 1962 kompl.; 10/1964; 9/1971. Liste anfordern. Peter Wieland, Gartenstr. 24/81-36, Sömmerda, 5230.

Suche: „Reisezugwagen-Archiv 1“, „Die BR 95“, „Glasers Annalen 1879–1908“, „Glasers Annalen 1909–1929“, im Tausch gegen andere Literatur (Liste anfordern) oder Kauf: Detlef Winkler, Joh.-Dieckmann-Str. 3, Altenburg, 7400.

Biete: „me“ 7–12/1986, EB-Jahrbuch 1974 u. 76, Bayerischer Bahnhof, Müglitztalbahn, Saaleisenbahn, Modellbahntechnik 1, Die Modelleisenbahn 3. Suche: „me“ 1952–1957, EB-Jahrbuch 1964, 68, 72, 73, 79, 80; Dampflokmotiven in Glasers Annalen 1931–1943; Dieselloks in Glasers Annalen u. dto. Elektr. Schienenfahrzeuge, Museumslokomotiven u. Tw, Reisezugwagen-Archiv 2, Harzquer- u. Brockenbahn m. Südharz-EB. u. a. Volker Regul, Dorfplatz 3, Sandersdorf, 4413.

Biete: $H0_m$-HERR, techno-$H0_e$, Eigen- u. Umbauten sowie $H0_e$-Messingbausätze. Suche: $H0_e$-Modelle. Günther Werner, Victor-Jara-Str. 15, Magdeburg, 3034.

Biete: H0; BR 23, 42, 50, 80, 89 – DR, BN 150, Kleinserien, 2× Altenberger (Hruska), 3 – pi Oberl., 16-m-Drehscheibe. Suche: Lokarchiv Bayern, sä. VT, 91, DRG-Wagen, SAXONIA. Christian Schlosser, Plauensche Str. 67 – PF 09-03, Falkenstein, 9704.

Herzliche Glückwünsche übermitteln wir
Herrn Oberlokführer i. R. **Hermann Wagner**
zu seinem 100jährigen Geburtstag am 10. Februar 1990. Seit 1969 gehört Herr Wagner dem DMV an und ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List“ Leipzig.
Wir wünschen dem Jubilar weiterhin Wohlergehen und Freude.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR – Präsidium –

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88.

Suche H0$_m$ Lokomotiven 99 4712 u. 99 4503 oder Modelle von Bemo, HERR, „technomodell", Liliput sowie Rollwagen u. Lorenzug. M. Kirste, Schorfheidestr. 28, Berlin, 1143, Tel.: 3 31 40 09

Suche rollendes Material Spur I ab Baujahr 1960, vorbildgerecht. J. Schröder, Mühlenweg 01, Potsdam, 1560

Suche Kupplungen f. TT, altes System S. Lux, Burgker Str. 69, Freital, 8210

Sammler **sucht** ständig Eisenbahnen und Zubehör v. Märklin aller Spurweiten bis ca. 1960 zu kaufen oder Tausch gegen anderes Material. Zuschr. an: M. Ehrhardt, R.-Wagner-Str. 2, Weißenfels, 4850

Suche alles über TGV, TT, VT 135, Lademaß. Zuschr. m. Preis an: M. Berthold, Pfortastr. 19, Naumburg-West, 4800

Suche altes Märklin H0-Rollmaterial. F. Hanisch, Alte Gehegestr. 36, 17/27, Saalfeld, 6800

Suche BR 01 in TT, auch Eigenbau. Zuschr. an: M. Liebert, Tschaikowskistr. 47, Freiberg, 9200

Suche H0 Dampfloks u. Güterwagen, Dampflokbücher, H0-Kataloge im Tausch o. Kauf, Kleinserienteile. R. Kehl, Seumestr. 22, Berlin, 1035.

Suche TT BR 35 im Tausch mit TT BR 86. J. Schröder, W.-Budich-Str. 45, Cottbus, 7512

Suche H0 BR 23, 42, 46, 50, 84, 89. Zuschr. an: Walther, Schilfweg 38, Dresden, 8036

Suche DMV-Hefte (A 4) Schmalspurb./-lok. **Biete** DMV-H. „Radebl.-Radebg." (9,– M); „me" Jhg. 89 (21,60 M); Hefte '88 (1,80 M); Büch./Schr./Bildm. (Nahv., Eisenb.), 5,– bis 35,– M; Poster/Prosp. (Modellb.), 1,– bis 4,– M; MBS-Elektronikbaust. B1.1, S1.1 (GRW Telt.), 46,–, 50,– u. 57,– M. Liste geg. Freiumschlag. G. Böhme, Knappestr. 6, Dresden, 8021

Suche v. Stadtilm B 1264 u. B 1201 sowie Eisenbahnen v. Märklin u. Bing Spur 0. M. Schröder, Annenstr. 6, Plauen, 9900

Suche dringend „Dampflok-Sonderbauarten". Mittag, Scheffelstr. 7, Glauchau, 9610

Biete Kabeltrommeln aus Holz f. H0, TT u. a. mit Kabel, 1,50 M; Leertrommel, 1,– M. B. Endress, K.-Matthes-Str. 91, Gera, 6502

Biete N rollendes Material u. viel Zubehör (Liste anfordern). **Suche** rollendes Material H0$_e$. L. Niederwerfer, W.-Pieck-Str. 3, Waldheim, 7305

Suche „me" 5/70, 10/73. **Biete** Einzelhefte 74, 75, 76, 77, 78, 79 (Liste anf.). Richter, Gneiststr. 16, Berlin, 1058

Biete Material N, H0, TT; Lit. **Suche** roll. Mat. N, H0, TT; Literatur; Liste anfordern. Preußner, K.-Liebknecht-Str. 25, Großenhain, 8280

Biete „Reisezugw.-A. 1", Diesellok-A., Klein- u. Privatba. 1, „Reisen m. d. Schmalspurb.". **Suche** TT 35, Bahnhofsb. I, Taubenheim-Dürrhennersdorf/Herrnhut-Bernstadt; nur Tausch. Striese, A.-Saefkow-Str. 2, Görlitz, 8902

Biete „me" 1958–83/5 Hefte fehlen. **Suche** „me" 1952, 53; N V 180, alte Ausführung; M 61, Dampfloks außer BR 65, Abteilwagen. Nur Tausch u. Kauf. B. Klein, Oststr. 28, Eberswalde-F., 1300

Biete „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Die Selketalbahn", „Die Kleinbahn d. Altmark", „Die Spreewaldbahn". **Suche** Rollbockbahn, Schmalspurig durchs Meissener Land, Pollo, in H0 BR 24 u. H0$_e$-Mat., Greifswalder KB; „Die Eisenbahn im Wartburgland", „Die Eisenbahn im Eichsfeld", „75 Jahre Heidekrautbahn". Nur Kauf o. Tausch. Nücklich, Tieckower Str. 11, Tieckow, 1801

Biete „Reisen m. d. Schmalspurb.", „Die Saaleeisenb. u. ihre Anschlußb.", „Panorama d. Eisenb. zw. Leipzig–Dresden", Eisenbahnatlas d. DDR, Spitzenlicht v. Dampflok – rot abblendb., Nr.-Schild BR 64 m. EDV-Z., Glaszylind. u. Fassg. m. Dochte, Notbremse U.Bahn (alt). **Suche** Dampflok-A.2, 3, Sachsen 1 u. 2, Bahnhofsb. 1, BR 44, Lok-A. Württemberg, H0 BR 23, nur Tausch. Schröter, Müggelschlößchenweg 48, Berlin, 1170

Biete div. Eisenbahnliteratur. **Suche** BR 44, „Steilr. Th. Wald", „Rügensche Kleinb.", „Muldenthalb.", Lit. ü. Schmalspurb., in H0 BR 84 (Hruska). U. Riedel, E.-Thälmann-Str. 3, Neukirch, 8505

Biete EB-Lit., Eb-Zubehör (Kabeltrommeln H0, à 1,95 M). **Suche** Automodelle 1:87. D. Huck, K.-Matthes-Str. 91, Gera, 6502

Biete „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985" o. „Lokomotiven d. DR"; „Reisen m. der Schmalspurb." o. Eisenbahn-Jahrbuch 75, 84. **Suche** in TT E 70. Nur Tausch! Dr. von Rüling, Kopernikusstr. 15, Halberstadt, 3600

Biete Org. Weichenlat., Gsp-Lat., Zugschlußlat., HERR-Wagen, TT BR 35, 118, 119, 110 (DB), E 94 (DB), T334, V 20 (Eigenb.). **Suche** E 70, BR 250, Uc-Baupl., TT Elloks. Lehmann, Ruststr. 8, Leipzig, 7031

Gilt immer! Fert. Loknummern, H0–TT. Lehmann, Elsenstr. 2, Berlin, 1193

Biete „Eisenbahn-Jahrbuch 83", 15,– M. **Suche** Pilz-Weichen 15° u. Innenbogenweichen (auch Baus.). Schulz, Leninring 32, Suhl, 6018

Biete Modellbahn- u. Eisenbahnliteratur MIBA 1948–1960, Das Signal 1961–1970, Modellbahnwelt v. Böttcher u. a. Lit., Eisenbahnkalender 1956–1971, Modelleisenbahn-Kal. 61, 62, 63, 73. **Suche** (Tausch) H0 Köf II, 74, 80, 38, 39, 78 – kein Eigenbau, 4achs. Abteilwg., Wannentriebtender f. 52. L. Kühnel, Rabensteiner Str. 39, Berlin, 1143

Biete „Eisenbahnatlas DDR", „Eisenbahnkalender 1990", Klein- u. Privatbahnarchiv, „Straßenbahn-Archiv 4", H0 ESPEWE Fahrzeuge 1:87, TT BR 23 (nicht betriebsfähig). **Suche** Schiene, Dampf u. Kamera, Bw zur Dampflokzeit, „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", in TT E 70, T 334; Tausch, evtl. Verkauf. J. Blotevogel, J.-Marx-Str. 7, Stendal 1, 3500

Biete H0 BR 50, 86, 64, ETA 177, SKL, BR 195, 185, Lit. **Suche** BR 23, 89, 84, 91 u. a. Dampfloks, auch Kauf. Markgraf, Fichtestr. 4, Leipzig, 7030

Biete Lit., N-, S-, H0-Mod. **Suche** Kat. vor 1965, MEB N, H0, S, Tauschpar. f. MEB u. Autos. U. Linnbach, PF 39, Lichtenstein, 9275

Biete umf. EB-Lit., u. a. Glasers A., BR 44, Reprinte, Matchboxsamml. **Suche** BR 84, 99, Wagen H0$_m$, Tieflader, Planierraupe. Nur Zuschr. m. Freiumschl. Vogel, R.-Köcher-Str. 16, Lobenstein, 6850

Biete H0 4 ged. Güterwagen Gbs, 5 Schnellzugwagen ABme, Bme. **Suche** Reise-Sitz-Gepäckwagen, Speisewagen WRge u. WRm, Bahnpostwagen, ged. Güterwagen G 04, Holzrungenwagen R 63, Niederbordwagen, 14 Weichenpaare 15°, Modellgleis sowie Weichenantriebe in H0. Rausch, A.-Saefkow-Platz 13/11-04, Berlin, 1156

Biete „me" 3, 7, 9/88; MB-Kal. 84, EB-Kal. 83–89. **Suche** „me" 1, 2, 4, 8, 12/84; 3–7, 9–11/85; 8/87, 1/89 auch einz.; „Feuer, Wasser, Kohle". Huhle, Am Hofberg 1, Liegau-Aug., 8107

Biete Mat. H0, TT (ZEUKE), Bahnpostbelege, Literatur, „me", Matchbox. **Suche** H0/H0$_e$, Lit., „me". Liste gegen Freiumschlag. Th. Lehmann, Kuppenstr. 37, PF 15/37, Meuselbach, 6429

Biete in N 9 Loks (BR 65, 118, 173, NOHAB), 53 Wg., 26 Wei., 50 m Gleis, 43 Geb. u. a. (z. T. Frisur), neuw. 1 400,– M. **Suche** TT-Mat. Tausch mögl. Beckert, Engelsplatz 2, Eibenstock, 9405

Biete TT BR 92, 110, 58 (pr. G 12). **Suche** TT E 70, BR 254, Leig-Einh. sowie and. Dampfloks. Zuschr. an: G. Ihle, Fr.-Hähnel-Str. 22, Karl-Marx-Stadt, 9044

Biete Dpfl.-SB, MB-Bücherei 4 u. 5, Oldt. a. Sch., Brücken, „Hist. Bhf. III", „Diesellok-A.", Verkehrsgesch.: Saalbahn, Tauchboote, Märk. Wasserstr.. **Suche** Thür. Waldb., Über d. Rennst. u. ä. Lit. Lehmann, Anhalter Str. 20, Leipzig, 7021

Biete LDE-Panorama, LDE-Dokumente, EB-Jahrb. 79, H0-Waggons. **Suche** Rübelandb., Bw zur DL-Zeit, Die mech. Stw. der Eisenb. 1 u. 2, Stw.- u. Blockanlagen o. ä. Lit. Lehnhardt, Thälmannstr. 60, Fohrde, 1801

Biete H0 BR 01 Öl/Boxp., BR 86, pr. G 8, Zubeh., TT BR 92, N VT 4.12, zus. 500,– M. **Suche** Lit. ü. sä. Schmalspurb., Figuren i. Nenngr. 0. Sorschke, Hauptstr. 12, Rödern, 8281

Biete P 8-H0-Baus., 60,– M; Ellok-A., 20,– M. **Suche** roll. Mat. Nenngr. N o. Z. Weiser, Nr. 55, Beucha, 7201

Biete DLA 1 u. 4, „Reisenzugwg.-A. 1", „Handb. Streckendiesellok.", „Die Windbergbahn", „Klein- u. Privatbahna. 1", „Modellbahnelektronik", Mat. Märklin Spur 0: Fahrzeuge, Gleise, Weichen, Brücke u. a. (vor 1945, teilw. beschädigt, Ersatzteilgew.), DB-Kursb. So. 68, Wi. 73/74, original Dampflok-Dias. **Suche** in TT: BR 38 (P 8) Eigenb., VT 186 (2tlg.) Kleinserie, MB-Kal. 88, „Reisen m. d. Schmalspurb." (neue Aufl.), „Schmalspurb. in Sachsen", „Von Sonnberg nach Probstzella", „Steilramp. ü. d. Thür. Wald". P. Thiel, Friedensstr. 13, PF 34/93, Rudolstadt, 6822

Biete H0 BR 75, Modellgleismat., transpress-Lit., Bw- u. Rbd-Schilder. **Suche** Zeitschr. „Eisenbahnmagazin" (BRD). Künzel, Marpergerstr. 24, Leipzig, 7031

Biete ältere H0-Loks u. Wagen. **Suche** Kfz bes. ESPEWE u. Tauschpartner auch Intern. N. Schramke, Ackerstr. 16 a, PF 147, Niedergörsdorf, 1701

Biete f. H0/N Fahrzeuge (Liste anf.). **Suche** f. 0/I Selbstbaufahrz., Einzelt., Baupläne, Vollprofilgleis, kl. Drehbank, MS-Mat. M. Hartwig, Am Idafengraben 84, Berlin, 1110

Löse H0-Triebfahrzeug-Sammlung auf; v. 40,– bis 250,– M. Liste gegen Freiumschlag. Dietze, C.-Zetkin-Ring 3, Riesa 3, 8400

Verkaufe „me" 1961–77, kpl., ungeb., 192 Hefte, 100,– M. Winkler, Str. d. Textilarbeiter 8b, Limbach-O., 9102

Verkaufe „me" 1–7, 9–12/64; 1, 3–10, 12/77; 78–81; Dia-Serie Putbus–Göhren; zus. 100,– M. Zuschr. an: Thomas, Str. d. Aufbaus 45, Borna, 7200

Verkaufe „me" 1953–89, fast vollständig, Heftpreis 1,– M. Weiß, Comeniusstr. 66, Dresden, 8019

Verkaufe H0$_e$-Anlage 120 cm × 65 cm, mit voll. Material, 350,– M oder Tausch Elloks (TT), außer BTTB. Lehmann, Ruststr. 8, Leipzig, 7031

Verkaufe aus ges. Gründen kompl. H0-Anlage, Eigenbau (f. etwa 7 m²), 50 Loks v. 1961 b. 86, div. Wagen u. Zubeh.) für 7 000,– M; nur Zuschr. an: Brügmann, Nr. 25, Harra, 6851

Verkaufe große Modellbahnanl. m. viel Zubehör, Pilzgleis, Weichen, 30 Loks, davon 12 Eigen- bzw. Umbauten., für 6 000,– M; auch einzeln. Liste anf. H.-J. Ernst, Feldstr. 3, Wittenberg, 4600

Verkaufe 50 Fm-Flachrelais (24 V), 20 umgewickelt als Stromrelais (8 Ohm), je 5,– M, Kontaktbest. angeben. Treschan, Regierungsstr. 19, Magdeburg, 3010

Verkaufe Modelleisenbahnschrank hell, Eiche furniert, 2 500 mm × 500 mm × 1 890 mm, zerlegbar; Unterteil Fächer 2 420 mm × 450 mm × 450 mm, Platte 2 420 × 1 240 × 15, klappbar mit TT bebaut; dazu 10 Loks, 10 P-Wagen, 20 G-Wagen u. viel Zubehör, 750,– M. D. Noack, B.-Brecht-Str. 13, Döbeln, 7300, Tel.: 65 04

Tausche Lit., Fotos, Sachzeugen u. H0-Mat., Liste m. Freiumschlag anf. Hilgenfeldt, Holbergstr. 10, Leipzig, 7033

Biete TT BR 56 mit Pers.-Zug, preuß. Staatsbahn, BR 119, 5 Stck. 13220, H0 01 Öl, BR 56, Einzelhefte „me" 1958–73, Eisenb.-Modellbahn-Magazin. **Suche** TT E 70, T 334, E 11, E 42, E 94, E 254, roll. Mat., „me" 1952, 1953, 11/67, Signal 1, 2, 4, 5, 6, 9, Modellbahnpraxis. Junghanns, A.-Höhnel-Str. 16, Schwarzenberg, 9430

Biete DLA Württemberg, 30,– M; „Privat- u. Kleinba.", 30,– M; Modellbahnanl. 1 u. 2, 20,– M; HERR H0$_m$ 99, Persw., G- u. Rollw., versch. H0-Wagen, 10,– bis 100,– M. **Suche** Loks v. Esslingen, Glasers Annalen, Merkbuch f. Tfz, in H0 Gehäuse f. BR 84 u. 01 Attb., 26er u. 32er Tendergehäuse, EP II. Wagen. Zuschr. an: J. Vollandt, Georgenkirchstr. 70, Berlin, 1017

Suche E 70 zu tauschen o. zu kaufen. M. Ross, Läuschenweg 4, Rostock 5, 2510, Tel. 8 25 31

Verk. H0-Mat. 5,– bis 100,– M; transpress Lit. 5,– bis 20,– M. J. Dietrich, Schulstr. 21, Neusalza-Spremberg, 8713

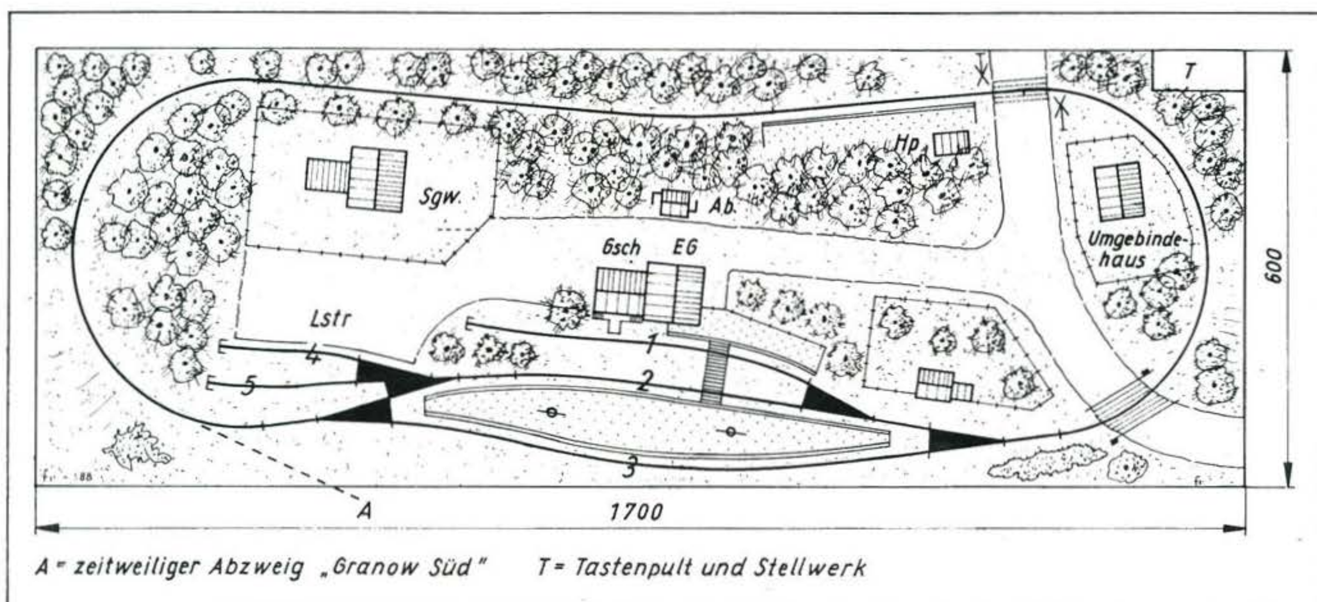
Verkaufe Spur-0-Anlage, 750,– M; Spur-S-Anlage, 200,– M; H0-Sammlung 10,– bis 200,– M. Vogt, Tulpenstr. 26, Halle, 4090

Lothar Ewald (DMV), Berlin

H0-Ausstellungsanlage „Granow (Niederlausitz)"

Nach einem Umzug im Sommer 1983 erwies sich plötzlich die Seitenwand eines Schrankes als überflüssig. Mit den Abmessungen 0,60 m × 1,70 m war sie aber für den Aufbau einer kleinen H0-Anlage durchaus verwendungsfähig. Ein Kompromiß blieb bei diesen Überlegungen von vornherein unausbleiblich: Die Pilzgleise mußten von den üblichen Gleisradien abweichen, was auf dem Gleisplan deutlich erkennbar ist.
Der Gleisbau begann mit Hilfe einer Rundzange. Die Stege zwischen den Schwellen wurden zerquetscht, ohne sie auseinanderzuschneiden. Dadurch konnten der Schwellenabstand erweitert und die Schienenprofile eingefädelt werden. Letztere verkanteten dabei nicht in einem einzigen Fall.
Nachdem die Schwellenbänder auf der Anlagenplatte befestigt waren, folgten die ersten Probefahrten. Den 200-mm-Radius durchfuhren eine 64er als auch eine 110 anstandslos. Während es beim Zugverkehr keinerlei Probleme mit den Puffern gab, bereiteten die an einigen Wagen starr aufgehängten Kupplungen Ärger. Hier wurden die Schiebebleche rundgebogen und die Richtfedern entfernt. So konnte auf vier Modellbahn-Ausstellungen ein störungsfreier Fahrbetrieb vorgeführt werden.
Zurück zum Anlagenbau: Die Probefahrten verliefen, wie bereits angedeutet, problemlos. Um einen optisch guten Eindruck zu erreichen, war das Gleis an einigen Stellen noch etwas auszurichten. Die Kabel enden in jeweils zwei Antennenbuchsen. Einzelne Gleisabschnitte sind über ein Zeuke-Pult abschaltbar und die Weichen über Pilz-Schalthebel zu bedienen.
Sämtliche Kabel führten nicht unter der Platte, sondern an deren Rand entlang. Dadurch lassen sich Kabelschäden auf Ausstellungen schnell reparieren. Am Anlagenrand wurden 5 cm hohe Holzleisten befestigt.
Einige Bemerkungen zur Modellandschaft: Das arg strapazierte Motiv „sächsisches Bergland" stand schon bei der Projektierung der Anlage nicht zur Diskussion. Vielmehr wurde die Nebenbahn mit einer der Lausitz ähnlichen Landschaft umgeben. Außerdem sollten nicht die gleichen Industrie-Modellgebäude zu sehen sein wie vielleicht beim „Ausstellungsnachbarn".
Daher verwendete ich ein sehr einfaches, aber landschaftstypisches Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen und betonte damit den Nebenbahncharakter. Das Anlagenmotiv erforderte viel Wald. Die handelsüblichen Plastekiefern und -fichten kamen ob ihres sterilen Eindrucks dafür nicht in Betracht. In der „kleinen Modellbahnbücherei" fand ich dann die von Günter Barthel gegebenen Anregungen zu den Modellbäumen und setzte sie in die Tat um. Der fest verwobene Baumbestand sieht verblüffend echt aus und dürfte der H0-Anlage ein charakteristisches Fluidum verleihen.
Nun noch einige Bemerkungen zum Anlagenmotiv. Der Bahnhof Granow (Niederlausitz) befindet sich an der (gedachten!) Strecke Wilhelm-Pieck-Stadt Guben–Jamlitz. Er ist ein typischer Nebenbahnhof dieser Gegend. Kurze, gemischte Züge reichen aus, um das ländliche Verkehrsaufkommen zu befriedigen. Dennoch können die Zuggarnituren, eingeschlossen die Triebfahrzeuge, abwechslungsreich und vielfältig sein. Zeitweilig bestand auch Anschluß an die Ausstellungsanlage „Granow Süd", über die an dieser Stelle aber nicht weiter berichtet wird.

1 Ein Blick auf den Bahnhof Granow. Die Abfahrtzeit des auf Gleis 1 bereitstehenden Zuges ist in greifbare Nähe gerückt. Die letzten Reisenden eilen auf den Bahnsteig. Auf Gleis 2 steht eine Kö für die Rangierarbeiten bereit.
2 Einfahrt hat der Triebwagen aus Jamlitz. Der gerade Strang der Weiche führt zum Bahnhof Granow Süd.
3 Die Bahnhöfe Granow (Niederlausitz) und Granow Süd. Während von Granow (Niederlausitz) gerade ein Personenzug in Richtung Jamlitz ausfährt, rangiert die Kö einen Güterwagen um.
4 Noch wenige Meter und der Zug mit der Privatbahnlokomotive hat den Bahnhof Granow (Niederlausitz) erreicht. Bei der Maschine handelt es sich um ein auf Gleichstrombetrieb umgebautes und sehr einfaches Märklin-Modell der 60er Jahre, zu erkennen am vorbildwidrigen Triebwerk.
5 Auch in Granow Süd herrscht zu bestimmten Tageszeiten ein reger Betrieb. Daß der Güterverkehr auch hier eine gewisse Bedeutung hat, zeigt der mit Schweinen beladene G-Wagen.
Fotos: H. W. Pohl, Berlin
Zeichnung: Verfasser



A = zeitweiliger Abzweig „Granow Süd"   T = Tastenpult und Stellwerk

anlage

1

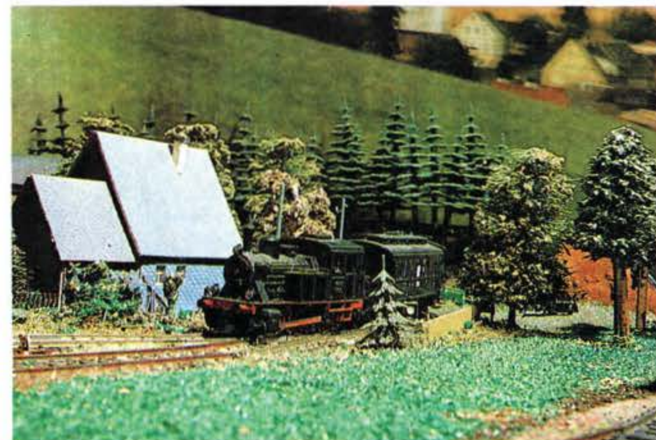
2



3



4



5



Ein Blick auf die TT-Heimanlage Klingenberg-Colmnitz von Rolf und Uwe Jakubasch. Die vorbildgetreue Verspannung der Fahrleitung spricht für sich. Weniger gut wirken die Weichenantriebe. Mehr darüber auf den Seiten 26 bis 28 dieses Heftes.
Foto: Albrecht, Oschatz

